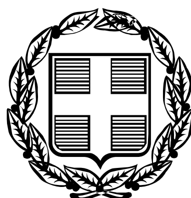


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1879**

28 Δεκεμβρίου 2006

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΥΠΑ/Δ2/46775/13555

Υιοθέτηση του Παραρτήματος (Annex) 6, Μέρος ΙΙΙ, έκδοση 5η, τροποποίηση 11 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας περί «Διεθνών δημόσιων αερομεταφορών - Ελικόπτερα» το οποίο έχει εκδοθεί βάσει της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του ν. 211/1947 (Φ.Ε.Κ. 35/Α) «Περί κυρώσεως της εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

β. Του ν.δ. 714/1970 (Φ.Ε.Κ. 238/Α), όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 1114/1981 (Φ.Ε.Κ. 74/Α) και 1340/1983 (Φ.Ε.Κ. 35/Α).

γ. Του π.δ. 56/1989 (Φ.Ε.Κ. 28/Α) «Οργανισμός της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα π.δ/τα 439/1989 (Φ.Ε.Κ. 190/Α), 19/1992 (Φ.Ε.Κ. 4/Α), 35/1993 (Φ.Ε.Κ. 13/Α) και 80/1996 (Φ.Ε.Κ. 62/Α).

δ. Του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 (Φ.Ε.Κ. 250/Α) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κ.λπ.» (Φ.Ε.Κ. 71/Α) και όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του ν. 3270/2004 (Φ.Ε.Κ. 187/Α/11.10.2004).

ε. Την υπ' αριθμ. Δ10/Α/23546/3284/23.6.2005 (Φ.Ε.Κ. 862/Β/24.6.2005) απόφαση του ΥΠΜΕ περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων και δικαιώματος υπογραφής με «εντολή Υπουργού» στους Διοικητή, Υποδιοικητές κ.λπ..

2. Το Παράρτημα (Annex) 6, Μέρος ΙΙΙ, της Σύμβασης του Σικάγου «Διεθνείς δημόσιες αερομεταφορές - Ελικόπτερα» Έκδοση 5η, Τροποποίηση 11.

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρου Παραρτήματος.

4. Το άρθρο 191α του ν. 3270/11.10.2004 περί δικαιώματος υπογραφής του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

5. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό δίκαιο της χώρας τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος (Annex) 6, Μέρος ΙΙΙ, της Σύμβασης του Σικάγου, ειδικότερα την 5η έκδοση του Ιουλίου 2001, η οποία αντικαθιστά όλες τις προηγούμενες εκδόσεις του και στην οποία έχουμε ενσωματώσει όλες τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις.

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (ANNEX) 6 - ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ
Διεθνείς δημόσιες αερομεταφορές - Ελικόπτερα
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΑ
(που χρησιμοποιούνται στο παρόν Παράρτημα)

Συντμήσεις

ADREP	Αναφορά ατυχήματος/ συμβάντος
ADS	Αυτοματοποιημένη επιτήρηση
AFCS	Αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης
AIG	Διερεύνηση ατυχήματος και πρόληψη
AOC	Αεροναυτιλιακός επιχειρησιακός έλεγχος
AOC	Πιστοποιητικό αερομεταφορέα
ATC	Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας
ATM	Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας
ATS	Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας
CAT I	Κατηγορία I
CAT II	Κατηγορία II
CAT III	Κατηγορία III
CAT IIIA	Κατηγορία IIIA
CAT IIIB	Κατηγορία IIIB
CAT IIIC	Κατηγορία IIIC
CDL	Κατάλογος αποκλίσεων διαμόρφωσης
CFIT	Ελεγχόμενη πτήση προς το έδαφος
cm	Εκατοστό
CPDLC	Ψηφιακές επικοινωνίες μεταξύ ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και χειριστή
CVR	Αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης
DA	Αποφασιστικό ύψος
DA/H	Αποφασιστικό ύψος / σχετικό ύψος
D-FIS	Ψηφιακές υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων
DH	Αποφασιστικό σχετικό ύψος
DME	Εξοπλισμός μέτρησης απόστασης
Distance DR	Η οριζόντια απόσταση που έχει ταξιδέψει το ελικόπτερο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης
ECAM	Ηλεκτρονική κεντρική Οθόνη Αεροσκάφους
EFIS	Σύστημα ηλεκτρονικών Οργάνων Πτήσης
EGT	Θερμοκρασία καυσαερίων εξαγωγής
EICAS	Σύστημα ενδείξεων κινητήρα και προειδοποίησης πληρώματος
ELT	Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης
ELT(AF)	Αυτόματος σταθερός ELT
ELT(AP)	Αυτόματος φορητός ELT
ELT(AD)	Αυτόματα αναπτυσσόμενος ELT
ELT(S)	ELT επιβίωσης
EUROCAE	Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τον Εξοπλισμό της Πολιτικής Αεροπορίας
EPR	Λόγος πίεσης κινητήρα
FATO	Περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης
FDAU	Μονάδα απόκτησης στοιχείων πτήσης
FDR	Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης

FM Διαμόρφωση συχνότητας
ft Πόδι
g Κανονική επιτάχυνση
GNSS Παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα ναυτιλίας
hPa Hectopascal
HUMS Σύστημα παρακολούθησης καλής κατάστασης και μεταχείρισης
IFR Κανόνες πτήσης δι' οργάνων
ILS Σύστημα ενόργανης προσγείωσης
IMC Μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων
INS Αδρανειακά συστήματα πλοήγησης
kg Χιλιόγραμμο
km Χιλιόμετρο
LDAH Διαθέσιμη απόσταση προσγειώσεως
LDP Αποφασιστικό σημείο προσγείωσης
LDRH Απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης
m Μέτρο
MDA Ελάχιστο ύψος καθόδου
MDA/H Ελάχιστο ύψος / σχετικό ύψος καθόδου
MDH Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου
MEL Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού
MHz Megahertz
MLS Σύστημα προσγειώσεως μικροκυμάτων
MMEL Κύριος κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού
MOPS Ελάχιστες προδιαγραφές επιχειρησιακών επιδόσεων
NAV Ναυτιλία
N_f Ταχύτητα ελεύθερου στροβίλου ισχύος
N_g Ταχύτητα αεριοπαραγωγού
NM Ναυτικό μίλι
OCA Ύψος αποφυγής εμποδίων
OCA/H Ύψος/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων
OCH Σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων
PANS Διαδικασίες για Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας
PNR Σημείο μη επιστροφής
R Ακτίνα στροφείου
RNP Απαιτούμενη επίδοση ναυτιλίας
RTODR Απαιτούμενη απόσταση ματαίωσης απογείωσης
RVR Οπτική απόσταση διαδρόμου
SAR Έρευνα και διάσωση
SI Διεθνές σύστημα μονάδων
SICASP Βελτιώσεις Δευτερεύοντος Ραντάρ Παρακολούθησης και Πίνακας Συστημάτων Αποφυγής Σύγκρουσης
SOP Τυπικές διαδικασίες λειτουργίας
T_4 Θερμοκρασία καυσαερίων κινητήρα
TDP Αποφασιστικό σημείο απογείωσης
TIT Θερμοκρασία εισόδου στροβίλου
TLOF Περιοχή επαφής και ανύψωσης
TODAH Διαθέσιμη απόσταση απογειώσεως
TODRH Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης
UTC Διεθνής συντονισμένος χρόνος
VFR Κανόνες πτήσης εξ' όψεως
VMC Μετεωρολογικές συνθήκες όψεως
V_{TOSS} Η ελάχιστη ταχύτητα, στην οποία πρέπει να επιτευχθεί άνοδος με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και οι υπόλοιπες μονάδες ισχύος να λειτουργούν εντός εγκεκριμένων ορίων λειτουργίας
V_y Ταχύτητα ανόδου κάλλιστου βαθμού
WXR Καιρός

Σύμβολα
°C Βαθμοί Κελσίου
% Επί τοις εκατό

ΕΚΔΟΣΕΙΣ
(που αναφέρονται στο παρόν Παράρτημα)

Convention on International Civil Aviation (Doc 7300)
European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) Documents ED55 and ED56A
Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587)
Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 83 bis) (Doc 9318)
Annexes to the Convention on International Civil Aviation
Annex 1 - Personnel Licensing
Annex 2 - Rules of the Air
Annex 3 - Meteorological Service for International Air Navigation
Annex 4 - Aeronautical Charts
Annex 5 - Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations
Annex 6 - Operation of Aircraft
Part I - International Commercial Air Transport - Aeroplanes
Part II - International General Aviation - Aeroplanes
Annex 8 - Airworthiness of Aircraft
Annex 9 - Facilitation
Annex 10 - Aeronautical Telecommunications
Volume III (Part I - Digital Data Communication Systems, Part II - Voice Communication Systems)
Volume IV (Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems)
Annex 11 - Air Traffic Services
Annex 12 - Search and Rescue
Annex 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation
Annex 14 - Aerodromes
Volume I - Aerodrome Design and Operations
Volume II - Heliports
Annex 15 - Aeronautical Information Services
Annex 16 - Environmental Protection
Volume I - Aircraft Noise
Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air
Procedures for Air Navigation Services
OPS - Aircraft Operations (Doc 8168)
Volume I - Flight Procedures
Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures
ATM - Air Traffic Management (Doc 4444)
TRG - Training (Doc 9868)
Regional Supplementary Procedures (Doc 7030)
Manuals
Accident Prevention Manual (Doc 9422)
Airport Services Manual (Doc 9137)
Part 1 - Rescue and Fire Fighting
Part 8 - Airport Operational Services
Airworthiness Manual (Doc 9760)
Human Factors Training Manual (Doc 9683)

Manual on Aircraft Ground De-icing/ Anti-icing Operations (Doc 9640)

Manual on Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335)

Manual of Procedures for the Establishment of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379)

Manual on Required Navigation Performance (RNP) (Doc 9613)

Preparation of an Operations Manual (Doc 9376)

Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859)

Safety Oversight Manual (Doc 9734)

Part A - The Establishment and Management of a State's Safety Oversight System

Training Manual (Doc 7192)

Part D-3 - Flight Operations Officers/ Flight Dispatchers

Circulars

Guidance on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Cir 295)

ΜΕΡΟΣ III
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ιστορική αναδρομή

Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές για τις πτητικές λειτουργίες των αεροσκαφών υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά από το Συμβούλιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 37 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σικάγο 1944), στις 10 Δεκεμβρίου 1948 για Διεθνείς Αερομεταφορές και στις 2 Δεκεμβρίου 1948 για Διεθνή Γενική Αεροπορία. Τα έντυπα που περιέχουν αυτά τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές τώρα ονομάζονται ως Παράρτημα 6, Μέρη I και II, αντίστοιχα, στη Σύμβαση. Γενικώς, τα Μέρη I και II απευθύνονται στις πτητικές λειτουργίες των αεροπλάνων και κανένα μέρος δεν έχει συγκεκριμένη εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου.

Ως εκ τούτου, το Μέρος III εισήχθη ως ένα μέσο που περιλαμβάνει διατάξεις για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου. Αρχικώς, οι διατάξεις που σχετίζονται με τους αποτυπωτές στοιχείων πτήσης και τους αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης για ελικόπτερα αναπτύχθηκαν από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας σε συνέχεια της Σύστασης 10/1 της Συνάντησης AIG για την Πρόληψη και Διερεύνηση Ατυχημάτων, (1979) και υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο την 14η Μαρτίου 1986. Τέθηκαν σε ισχύ την 27η Ιουλίου 1986 και σε εφαρμογή την 20η Νοεμβρίου 1986. Επακόλουθα, προτάσεις για περιεκτικά Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές που καλύπτουν άλλες πλευρές των πτητικών λειτουργιών των ελικοπτέρων αναπτύχθηκαν με τη βοήθεια της Ομάδας Πτητικών Λειτουργιών Ελικοπτέρων. Αυτές οι διατάξεις, που ενσωματώθηκαν στην Τροποποίηση 1, υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο την 21η Μαρτίου 1990. Η τροποποίηση τέθηκε σε ισχύ την 30η Ιουλίου 1990 και σε εφαρμογή την 15η Νοεμβρίου 1990.

Ο πίνακας Α δείχνει την προέλευση των επομένων τροποποιήσεων μαζί με κατάλογο των κυριοτέρων αντικειμένων τους και τις ημερομηνίες, κατά τις οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, πότε τέθηκαν σε ισχύ και πότε σε εφαρμογή.

Εφαρμογή

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές, που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 6 – Πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών, Μέρη I και II, καλύπτουν τη λειτουργία όλων των αεροπλάνων στη διεθνή πολιτική αεροπορία, εκτός από όπου ειδικά εξαιρούνται. Ομοίως, τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές, που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 6, Μέρος III, καλύπτουν τις πτητικές λειτουργίες όλων των ελικοπτέρων στη διεθνή πολιτική αεροπορία, τη γενική αεροπορία καθώς και τις πτητικές λειτουργίες των δημοσίων αερομεταφορών.

Ενέργειες από τα Συμβεβλημένα Κράτη

Ενημέρωση διαφορών. Επισημαίνεται η προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην υποχρέωση που επιβάλλεται από το Άρθρο 38 της Σύμβασης με το οποίο τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να ενημερώνουν τον Οργανισμό για όποιες διαφορές μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των Διεθνών Προτύπων που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα καθώς και κάθε τροποποίησή τους. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να επεκτείνουν παρόμοια ενημέρωση σε κάθε διαφορά από τις Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα καθώς και τις τροποποιήσεις τους, όταν η ενημέρωση για τέτοιες διαφορές είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Ακόμη, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να ενημερώνουν έγκαιρα τον Οργανισμό για κάθε διαφορά που θα επακολουθήσει ή για κάθε άρση διαφοράς, για την οποία είχαν προηγουμένως ενημερώσει. Μια ειδική αίτηση για ενημέρωση διαφορών θα στέλνεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη αμέσως μετά την υιοθέτηση κάθε Τροποποίησης του παρόντος Παραρτήματος.

Η προσοχή των Κρατών ζητείται επίσης στη διάταξη του Παραρτήματος 15 σχετικά με τη δημοσίευση διαφορών μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των συναφών Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του ICAO μέσω μιας Υπηρεσίας Αεροναυτικών Πληροφοριών, επιπλέον της υποχρέωσης των Κρατών υπό το άρθρο 38 της Σύμβασης.

Δημοσίευση των πληροφοριών. Η δημιουργία και η απόσυρση καθώς και οι αλλαγές στις ευκολίες, υπηρεσίες και διαδικασίες που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες των αεροσκαφών, που παρέχονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές που καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα, θα πρέπει να γνωστοποιούνται και ενεργοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 15.

Κατάσταση των μερών του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα συμπληρώνεται από τα ακόλουθα συστατικά μέρη, τα οποία ωστόσο δεν βρίσκονται απαραίτητα σε κάθε Παράρτημα. Αυτά έχουν την ενδεικνυόμενη κατάσταση.

1.- Υλικό που περιλαμβάνει το ίδιο το Παράρτημα

α) Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης. Καθορίζονται ως εξής:

Πρότυπο: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν απαραίτητη για την ασφάλεια ή την ομαλότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποί-

ες τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, η κοινοποίηση στο Συμβούλιο είναι υποχρεωτική με βάση το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν επιθυμητή για το συμφέρον της ασφάλειας, της ομαλότητας ή της αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να προσπαθούν να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση.

β) Προσαρτήματα, που αποτελούν υλικό το οποίο έχει ομαδοποιηθεί ξεχωριστά για ευκολία, αλλά αποτελούν μέρος των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο.

γ) Ορισμοί, όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, οι οποίοι δεν είναι αυτονόητοι με την έννοια ότι δεν έχουν αποδεκτές έννοιες λεξικού. Ένας ορισμός δεν έχει ανεξάρτητη ιδιότητα αλλά είναι ένα βασικό μέρος κάθε Προτύπου και Συνιστώμενης Πρακτικής, στα οποία ο όρος χρησιμοποιείται, εφόσον μια αλλαγή στο νόημα του όρου θα επηρέαζε την προδιαγραφή.

δ) Πίνακες και Σχήματα, τα οποία προσθέτουν ή περιγράφουν ένα Πρότυπο ή μια Συνιστώμενη Πρακτική και τα οποία αναφέρονται σ' αυτά, αποτελούν μέρος του σχετικού Προτύπου ή της Συνιστώμενης Πρακτικής και έχουν την ίδια ιδιότητα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι κάποια Πρότυπα στο παρόν Παράρτημα ενσωματώνουν, με αναφορά, άλλες προδιαγραφές, οι οποίες έχουν την ιδιότητα των Συνιστώμενων Πρακτικών. Σε τέτοιες περιπτώσεις το κείμενο της Συνιστώμενης Πρακτικής γίνεται μέρος του Προτύπου.

2.- Υλικό εγκεκριμένο από το Συμβούλιο για δημοσίευση σε σχέση με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό βασισμένο στη δράση του Συμβουλίου και περιέχουν επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών όσον αφορά την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που προκύπτουν από τη Σύμβαση και την Απόφαση Υιοθέτησης.

β) Εισαγωγές, οι οποίες περιλαμβάνουν επεξηγηματικό υλικό που εισάγεται στην αρχή των μερών, των κεφαλαίων ή των τμημάτων του Παραρτήματος, για να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο κείμενο, όπου είναι απαραίτητο, για να δώσουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές, που σχετίζονται με τα σχετικά Πρότυπα ή τις Συνιστώμενες Πρακτικές, αλλά δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Συνημμένα, τα οποία περιλαμβάνουν συμπληρωματικό υλικό στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, ή συμπεριλαμβάνονται σαν οδηγός στην εφαρμογή τους.

Επιλογή γλώσσας

Το παρόν Παράρτημα έχει υιοθετηθεί σε έξι γλώσσες - Αγγλικά, Αραβικά, Κινέζικα, Γαλλικά, Ρώσικα και Ισπανικά. Ζητείται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος να επιλέξει ένα από αυτά τα κείμενα με σκοπό την εθνική εφαρμογή και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι προβλέπονται στη Σύμβαση, είτε μέσω άμεσης χρήσης ή μέσω μετάφρασης στην εθνική του γλώσσα και να ειδοποιήσουν τον Οργανισμό ανάλογα.

Πρακτικές έκδοσης

Η ακόλουθη πρακτική έχει ακολουθηθεί με σκοπό να υποδείξει με μια ματιά την ιδιότητα της κάθε δήλωσης: Τα Πρότυπα έχουν τυπωθεί σε ανοικτή κανονική γραφή. Οι Συνιστώμενες Πρακτικές έχουν τυπωθεί με ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σύσταση. Οι σημειώσεις έχουν τυπωθεί σε ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σημείωση.

Η ακόλουθη πρακτική έκδοσης έχει ακολουθηθεί στη συγγραφή των προδιαγραφών: για τα Πρότυπα χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «πρέπει» και για τις Συνιστώμενες Πρακτικές χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «θα πρέπει».

Οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται σε αυτό το έγγραφο είναι σύμφωνα με το Διεθνές Σύστημα Μονάδων (SI), όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 5 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Εκεί όπου το Παράρτημα 5 επιτρέπει τη χρήση εναλλακτικών μονάδων που δεν ανήκουν στο SI, αυτές φαίνονται σε παρενθέσεις που ακολουθούν τις βασικές μονάδες. Εκεί όπου παρατίθενται δύο σύνολα μονάδων, δεν πρέπει να θεωρείται ότι τα ζευγάρια των τιμών είναι ίσα και εναλλακτικά. Μπορεί, ωστόσο, να συμπεράνουμε ότι ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας επιτυγχάνεται, όταν οποιοδήποτε σύνολο μονάδων χρησιμοποιείται αποκλειστικά.

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα μέρος αυτού του εγγράφου, το οποίο αναγνωρίζεται από έναν αριθμό ή/και τίτλο, συμπεριλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις αυτού του μέρους.

Σε όλη την έκταση του παρόντος Παραρτήματος, η χρήση του αρσενικού γένους θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι περιλαμβάνει άνδρες και γυναίκες.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 6, Μέρος III

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
1η Έκδοση	Σύσκεψη Διευθύνσεων Πρόληψης Ατυχημάτων και Διερεύνησης, AIG (1979)	Διατάξεις για αποτυπωτές πτήσης στα ελικόπτερα	14 Μαρτίου 1986 27 Ιουλίου 1986 20 Νοε. 1986
1 (2η έκδοση)	Τέταρτη Σύσκεψη της Ομάδας Πτητικών Λειτουργιών Ελικοπτέρων. Τροποποιήσεις σε συνέχεια των τροποποιήσεων του Παραρτήματος 6, Μέρη I και II το 1990. Μελέτες κατευθυνόμενες από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας	α) Εισαγωγή διατάξεων που αναφέρονται στις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων, ομοίων στο εύρος με εκείνες του Παραρτήματος 6, Μέρη I και II, για αεροπλάνα. Αυτές οι διατάξεις, μαζί με τις διατάξεις των αποτυπωτών πτήσης που εισήχθησαν νωρίτερα στην Πέμπτη έκδοση του Παραρτήματος 6, Μέρος III, συμπληρώνουν την αρχική ανάπτυξη Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων, β) εισαγωγή διατάξεων που αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, καταλόγους ελάχιστου εξοπλισμού, το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, και μερικούς νέους ορισμούς. Αυτές οι διατάξεις υπηρετούν τη διατήρηση του παραλληλισμού μεταξύ των τριών μερών του Παραρτήματος 6, γ) εισαγωγή καθοδηγητικής ύλης που αφορά καταγραφές στα FDR επιχειρησιακών πληροφοριών πτήσης για εκείνα τα ελικόπτερα που είναι εξοπλισμένα με ηλεκτρονικές οθόνες.	21 Μαρτίου 1990 30 Ιουλίου 1990 15 Νοε. 1990
2	Πέμπτη Σύσκεψη της Ομάδας Επιχειρήσεων, Όγδοη Σύσκεψη της Ομάδας Αναθεώρησης της Γενικής Ιδέας Διαχωρισμού, Σύσκεψη Διευθύνσεων Πρόληψης Ατυχημάτων και Διερεύνησης, (AIG/1992), μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αναθεώρηση των ορισμών των επιχειρησιακών ελαχίστων ελικοδρομίου, αποφασιστικού ύψους/σχετικού ύψους, ελάχιστου ύψους/σχετικού ύψους καθόδου και εισαγωγή του ορισμού ύψους/ σχετικού ύψους αποφυγής εμποδίων, β) εισαγωγή νέων ορισμών για τους πομπούς εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT), απαιτούμενων επιδόσεων ναυτιλίας (RNP) και τύπων RNP, γ) εισαγωγή απαίτησης που αφορά τη χρήση αποτυπωτών στοιχείων πτήσης με χάραξη μεταλλικού φύλλου, δ) εισαγωγή απαιτήσεων μεταφοράς για πομπούς εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) για να αντικαταστήσουν τις διατάξεις που αφορούν τη συσκευή ασυρμάτου επιβίωσης και το φάρο εντοπισμού έκτακτης ανάγκης, ε) εισαγωγή απαίτησης ότι ο φερόμενος εξοπλισμός ναυτιλίας πρέπει να δίνει τη δυνατότητα στο αεροπλάνο να συνεχίζει σύμφωνα με τους τύπους RNP που καθορίστηκαν για τις προτιθέμενες διαδρομές ή περιοχές.	21 Μαρτίου 1994 25 Ιουλίου 1994 10 Νοε. 1994
3 (3η έκδοση)	Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας, Δέκατη τέταρτη Σύσκεψη της Ομάδας Επικίνδυνων Υλικών, εκδοτική τροποποίηση, ευθυγράμμιση κειμένου με το Παράρτημα 6, Μέρος I ή/και Μέρος II,	α) Εισαγωγή νέων και αναθεωρημένων ορισμών, β) νέες διατάξεις που αφορούν τα προγράμματα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων, γ) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν ευκολίες λειτουργίας, εξομοίωση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης εν πτήσει, ελάχιστα ύψη πτήσεως, χρόνο πτήσεως, περιόδους πτητικής απασχόλησης και περιόδους ανάπαυσης των μελών πληρώματος, καθήκοντα επιμελητών πτήσεων και νέες διατάξεις	10 Μαρτίου 1995 24 Ιουλίου 1995 9 Νοε. 1995

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
	επακόλουθη τροποποίηση	για χειραποσκευές, δ) αναθεώρηση διατάξεων που αφορούν περιορισμούς μάζας και ιατρικά εφόδια, ε) νέες διατάξεις που σχετίζονται με τον εξοπλισμό οξυγόνου, αναθεώρηση των διατάξεων για ελικόπτερα που επιχειρούν σύμφωνα με κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR) και κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR), στ) νέες απαιτήσεις για το πρόγραμμα εκπαίδευσης πληρώματος διακυβέρνησης που αφορά γνώσεις και δεξιότητες σε σχέση με τις ανθρώπινες επιδόσεις και περιορισμούς, ζ) αναθεώρηση της ονομασίας του επιμελητή πτήσεως για ευθυγράμμιση με το Παράρτημα 1, η) αναθεώρηση των περιεχομένων του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης. Νέες διατάξεις που αφορούν επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου, παροχή οξυγόνου, χρονικούς περιορισμούς πτήσης και απασχόλησης, διαδικασίες και καταλόγους ελέγχου ενεργειών που χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα, προδιαγραφές για το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, το πρόγραμμα εκπαίδευσης πληρώματος διακυβέρνησης, το πρόγραμμα εκπαίδευσης καθηκόντων αεροσυνοδών, οδηγία και καθοδήγηση ασφαλείας, πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων, διαδικασίες εκτάκτων καταστάσεων κατά την αναχώρηση και οδηγίες για έλεγχο μάζας και ζυγοστάθμισης, θ) νέες διατάξεις για το χρόνο πτήσης, περιόδους πτητικής απασχόλησης και περιόδους ανάπαυσης για αεροσυνοδούς και αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν εκπαίδευση, ι) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν ιατρικά εφόδια πρώτων βοηθειών, και ια) νέες διατάξεις που αφορούν τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL).	
4	Τέταρτη Σύσκεψη της Ομάδας Βελτιώσεων Δευτερεύοντος Ραντάρ Έρευνας και Συστημάτων Αποφυγής Συγκρούσεως	Απαίτηση για να είναι εξοπλισμένα τα ελικόπτερα με ερωτο-αποκριτή αναφοράς βαρομετρικού ύψους	19 Φεβ. 1996 15 Ιουλίου 1996 7 Νοε. 1996
5 (4η έκδοση)	Πρώτη Σύσκεψη της Ομάδας Αποτυπωτών Πτήσης, Ειδική Ομάδα ICAO και CFIT Βιομηχανίας, μελέτες Επιτροπής Αεροναυτιλίας, Τροποποίηση 162 στο Παράρτημα 1, Τροποποίηση 38 στο Παράρτημα 11, εκδοτική τροποποίηση	α) Εισαγωγή νέων και αναθεωρημένων διατάξεων για το εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους, τον κατάλογο παρέκκλισης διαμόρφωσης, αρχές ανθρωπίνων παραγόντων, ανθρώπινες επιδόσεις, κύριο κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού, ψυχοκινητικές ουσίες και απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας, β) αναθεώρηση των σημειώσεων που αφορούν μίσθωση και ανταλλαγή, γ) εισαγωγή σημείωσης που αφορά τη χρήση ψυχοκινητικών ουσιών, δ) νέες και αναθεωρημένες απαιτήσεις που αφορούν αποτυπωτές πτήσης, ε) νέες και αναθεωρημένες διατάξεις που αφορούν το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης που μεταφέρθηκε σε Προσάρτημα, στ) νέες διατάξεις που αφορούν την ευθύνη των Κρατών σε σχέση με την επίβλεψη των πτητικών λειτουργιών που είναι αντικείμενο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, αποδοχή εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης και εγκαθίδρυση συστήματος για πιστοποίηση και συνεχή επιτήρηση του αερομεταφορέα, ζ) νέες διατάξεις που σχετίζονται με απο/αντιπαγοποίηση του αεροσκάφους στο έδαφος, περιορισμούς επιδόσεων λειτουργίας αεροπλάνου, περιορισμούς μάζας ευαίσθητα βαρομετρικά υψόμετρα και πρόσφατη πείρα του συγκυβερνήτη, η) αναθεωρημένες διατάξεις που αφορούν ερωτο-αποκριτές	20 Μαρτίου 1998 20 Ιουλίου 1998 5 Νοε. 1998

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
		αναφοράς βαρομετρικού ύψους, και θ) νέες διατάξεις που αφορούν τους Ανθρώπινους Παράγοντες.	
6	Δεύτερη Σύσκεψη της Ομάδας Αποτυπωτών πτήσης, 32η Συνεδρίαση της Συνέλευσης, μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αλλαγή της ορολογίας από "συνοδός θαλάμου επιβατών" σε "πλήρωμα θαλάμου επιβατών ", β) αναθεωρημένοι ορισμοί, γ) νέες διατάξεις που αφορούν την υποχρεωτική μεταφορά ELT που λειτουργούν σε 406 MHz και 121,5 MHz, ερωτο-αποκριτές αναφοράς βαρομετρικού ύψους και την εισαγωγή ημερομηνίας εφαρμογής για την καταγραφή των ψηφιακών επικοινωνιών.	15 Μαρτίου 1999 19 Ιουλίου 1999 4 Νοε. 1999
7	Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αναθεωρημένοι ορισμοί και εισαγωγή του ορισμού για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης, β) εισαγωγή απαιτήσεων για την πρόβλεψη πληροφοριών RVR και κριτήρια για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης, αναθεώρηση των καθηκόντων του κυβερνήτη.	15 Μαρτίου 2000 17 Ιουλίου 2000 2 Νοε. 2000
8 (5η έκδοση)	Δεύτερη Σύσκεψη της Ομάδας Αποτυπωτών Πτήσης, Τρίτη Σύσκεψη της Ομάδας για το Παγκόσμιο Σύστημα Δορυφορικής Ναυτιλίας, Πέμπτη Σύσκεψη της Ομάδας Συνεχούς Πτητικής Ικανότητας, μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Ενημέρωση των διατάξεων που αφορούν αποτυπωτές πτήσης, που περιλαμβάνουν την καταγραφή ψηφιακών επικοινωνιών. Απαιτήσεις FDR για νέα αεροσκάφη. Αναθεωρημένοι κατάλογοι παραμέτρων. Εισαγωγή CVRs δίωρης διάρκειας, β) τροποποίηση της κατάταξης πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης, γ) νέες διατάξεις που αναφέρονται σε πτητικές λειτουργίες προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV), δ) νέοι ορισμοί και ενημέρωση διατάξεων που αναφέρονται σε απαιτήσεις σχετικές με συντήρηση, και ε) μετάφραση στην Αγγλική γλώσσα για έγγραφα που αποδεικνύουν πιστοποίηση θορύβου.	12 Μαρτίου 2001 16 Ιουλίου 2001 1 Νοε. 2001
9	Ομάδα Διαχωρισμού και Ασφάλειας Αεροδιαστήματος και μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Νέες διατάξεις που αφορούν τις απαιτήσεις επάρκειας γλώσσας, β) Νέος ορισμός και διάταξη που αφορά το σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεων του αερομεταφορέα, γ) Νέος ορισμός και διατάξεις που αφορούν την πλευρές ασφάλειας των διευθετήσεων εξυπηρέτησης εδάφους, και δ) Εξουσιοδότηση από το Κράτος του Αερομεταφορέα ή Νηολόγησης για πτητικές λειτουργίες κατά τη διαδρομή σε εναέριο χώρο RNP.	13 Μαρτίου 2003 14 Ιουλίου 2003 27 Νοε. 2003
10	Έκτη Σύσκεψη της Επιτροπής για την Προστασία Περιβάλλοντος της Αεροπορίας	Νέες διατάξεις που αφορούν αναφορές σε πιστοποίηση θορύβου	9 Μαρτίου 2005 11 Ιουλίου 2005 24 Νοε. 2005
11	Δεύτερη Σύσκεψη της Ομάδας Αδειοδότησης και Εκπαίδευσης Πληρώματος Διακυβέρνησης, Δέκατη τέταρτη Σύσκεψη της Ομάδας Αποφυγής Εμποδίων, μια πρόταση από τις Ηνωμένες Πολιτείες, αίτηση του Συμβουλίου, 35η Σύνοδος της Συνέλευσης, και η Ενδέκατη Συνεδρίαση Αεροναυτιλίας	α) Απαιτήσεις ελέγχου πρόσφατης εμπειρίας και ικανότητας χειριστή, κοινά προσόντα και κοινή εμπειρία, αξιολόγηση ικανότητας, διαχείριση απειλής και σφάλματος, και εξαμηνιαίος έλεγχος ικανότητας χειριστή, β) αντίληψη από το χειριστή των επιχειρησιακών απαιτήσεων που καθορίζονται από το σχεδιασμό διαδικασίας, γ) προσόντα για επιμελητές πτήσεως και τα κρίσιμα στοιχεία ενός κανονιστικού συστήματος Κράτους, δ) η μεταφορά στο αεροσκάφος αντιγράφου του πιστοποιητικού του αερομεταφορέα, ε) προβλέψεις διαχείρισης ασφάλειας και αναφορές στη νέα καθοδηγητική ύλη για την ιδέα του αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας.	14 Μαρτίου 2006 17 Ιουλίου 2006 23 Νοε. 2006

ΤΜΗΜΑ Ι
ΓΕΝΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Όταν οι ακόλουθοι όροι χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές για πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών στη διεθνείς δημόσιες αερομεταφορές, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

Αερομεταφορέας (Operator). Πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που εμπλέκεται ή προσφέρεται να εμπλακεί στην εκμετάλλευση αεροσκάφους.

Αεροπορικές εφαρμογές (Aerial work). Λειτουργία αεροσκάφους, κατά την οποία ένα αεροσκάφος χρησιμοποιείται για εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως γεωργία, κατασκευές, φωτογράφηση, χαρτογράφηση, παρατήρηση και περιπολία, έρευνα και διάσωση, αεροδιαφήμιση, κ.λπ..

Αεροσκάφος (Aircraft). Οποιοδήποτε μηχάνημα, το οποίο επιτυγχάνει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα από τις αντιδράσεις του αέρα, μη συμπεριλαμβανομένων των από την επιφάνεια της γης προερχομένων αντιδράσεων του αέρα.

Ανθρώπινες επιδόσεις (Human performance). Ανθρώπινες ικανότητες και περιορισμοί, οι οποίοι επιδρούν στην ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα των πτητικών λειτουργιών αεροναυτιλίας.

Απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας (Required navigation performance - RNP). Δήλωση για τις επιδόσεις ναυτιλίας που είναι απαραίτητες για την πτητική λειτουργία εντός καθορισμένου εναέριου χώρου.

Σημείωση.- Οι επιδόσεις ναυτιλίας και οι απαιτήσεις καθορίζονται για συγκεκριμένο τύπο RNP ή/και εφαρμογή.

Αποτυπωτής πτήσης (Flight recorder). Οποιοσδήποτε τύπος αποτυπωτή, ο οποίος είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος με σκοπό τη συμπλήρωση της διερεύνησης ατυχήματος/ συμβάντος.

Αποφασιστικό σημείο απογείωσης (Take-off decision point - TDP). Το σημείο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιδόσεων απογείωσης από το οποίο, μια απώλεια μονάδας ισχύος που συμβαίνει σε αυτό το σημείο, είτε μπορεί να γίνει ματαίωση απογείωσης είτε να συνεχισθεί η απογείωση ασφαλώς.

Σημείωση.- Το TDP έχει εφαρμογή στα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1.

Αποφασιστικό σημείο προσγείωσης (Landing decision point - LDP). Το σημείο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιδόσεων προσγείωσης από το οποίο, μια απώλεια μονάδας ισχύος που συμβαίνει σε αυτό το σημείο, η προσγείωση μπορεί να συνεχισθεί ασφαλώς ή αρχίζει αποτυχημένη προσγείωση.

Αποφασιστικό ύψος (Decision altitude - DA) ή αποφασιστικό σχετικό ύψος (decision height - DH). Ένα καθορισμένο ύψος ή σχετικό ύψος στην προσέγγιση ακριβείας ή προσέγγιση με κατακόρυφη καθοδήγηση, στο οποίο μια αποτυχημένη προσέγγιση πρέπει να ξεκινήσει, εάν δεν έχει επιτευχθεί η απαιτούμενη οπτική αναφορά για να συνεχιστεί η προσέγγιση.

Σημείωση 1.- Το αποφασιστικό ύψος (DA) αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το σχετικό ύψος (DH) αναφέρεται στο υψόμετρο του κατωφλίου.

Σημείωση 2.- Η απαιτούμενη οπτική αναφορά' σημαίνει το τμήμα των οπτικών βοηθημάτων ή της περιοχής προσέγγισης που θα έπρεπε να είναι εν όψει του χειριστή για αρκετό χρόνο, ώστε να κάνει αξιολόγηση της θέσης του αεροσκάφους και του ρυθμού αλλαγής θέσης, σε σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης. Σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙ με αποφασιστικό σχετικό ύψος η απαιτούμενη οπτική αναφορά είναι αυτή που καθορίζεται για τη συγκεκριμένη διαδικασία και πτητική λειτουργία.

Σημείωση 3.- Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή «αποφασιστικό ύψος/ σχετικό ύψος» και σε σύντμηση «DA/H».

Αρχές ανθρώπινων παραγόντων (Human Factors principles). Αρχές που εφαρμόζονται στον αεροναυτικό σχεδιασμό, πιστοποίηση, εκπαίδευση, πτητικές λειτουργίες και συντήρηση και οι οποίες αναζητούν ασφαλή συσχετισμό μεταξύ του ανθρώπου και άλλων παρελκομένων συστημάτων με κατάλληλη εξέταση των ανθρωπίνων επιδόσεων.

Ασφαλής αναγκαστική προσγείωση (Safe forced landing). Αναπόφευκτη προσγείωση ή προσθαλάσσωση με λογική προσδοκία μη τραυματισμού προσώπων στο αεροσκάφος ή στην επιφάνεια.

Εγχειρίδιο διαδικασιών οργανισμού συντήρησης (Maintenance organization's procedures manual). Έντυπο εγκεκριμένο από το Διευθυντή του οργανισμού συντήρησης, το οποίο παραθέτει λεπτομερώς τη δομή του οργανισμού συντήρησης, το εύρος των εργασιών, περιγραφή των ευκολιών, διαδικασίες συντήρησης και ποιοτικό έλεγχο των συστημάτων επιθεώρησης.

Εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης αερομεταφορέα (Operator's maintenance control programme). Έντυπο που περιγράφει τις διαδικασίες του αερομεταφορέα που είναι απαραίτητες, για να εξασφαλισθεί ότι όλη η προγραμματισμένη και μη προγραμματισμένη συντήρηση εκτελείται στο αεροσκάφος του αερομεταφορέα στον ακριβή χρόνο και με ελεγχόμενο και ικανοποιητικό τρόπο.

Εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους (Aircraft operating manual). Εγχειρίδιο, αποδεκτό από το Κράτος του Αερομεταφορέα, που περιέχει κανονικές και μη κανονικές διαδικασίες καθώς διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, καταλόγους ελέγχου ενεργειών, περιορισμούς, πληροφορίες επιδόσεων, λεπτομέρειες των συστημάτων του αεροσκάφους και άλλο υλικό σχετικό με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους.

Σημείωση.- Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας είναι μέρος του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης.

Εγχειρίδιο πτήσης (Flight manual). Εγχειρίδιο, που έχει σχέση με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το οποίο περιλαμβάνει περιορισμούς, εντός των οποίων το αεροσκάφος πρέπει να θεωρείται πτητικά ικανό, και οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροσκάφους.

Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (Operations manual). Εγχειρίδιο που περιλαμβάνει διαδικασίες, οδηγίες και καθοδήγηση για χρήση από το επιχειρησιακό προσωπικό κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Εκπαιδευτική συσκευή εξομοίωσης πτήσης (Flight simulation training device). Οποιοσδήποτε από τους ακόλουθους τρεις τύπους συσκευών στις οποίες εξομοιώνονται συνθήκες πτήσεως επί του εδάφους:

Εξομοιωτής πτήσεως, που παρέχει ακριβή αναπαράσταση του θαλάμου διακυβέρνησης συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους στην έκταση που οι λειτουργίες ελέγχου των μηχανικών, ηλεκτρικών, ηλεκτρονικών κ.λπ. συστημάτων του αεροσκάφους, καθώς και οι επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά πτήσεως αυτού του τύπου αεροσκάφους εξομοιώνονται ρεαλιστικά,

Εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσεως, που παρέχει ρεαλιστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, και το οποίο απομιμείται αποκρίσεις οργάνων, απλές λειτουργίες ελέγχου ή μηχανικά, ηλεκτρικά, ηλεκτρονικά, κ.λπ. συστήματα αεροσκάφους, καθώς και επιδόσεις και χαρακτηριστικά πτήσεως αεροσκάφους συγκεκριμένης τάξεως,

Εκπαιδευτική συσκευή πτήσεως βασικών οργάνων, που είναι εξοπλισμένη με κατάλληλα όργανα, και η οποία εξομοιώνει το περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης αεροσκάφους εν πτήσει με συνθήκες πτήσεως δι' οργάνων.

Ελάχιστο ύψος καθόδου (Minimum descent altitude - MDA) ή ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (minimum descent height - MDH). Καθορισμένο ύψος ή σχετικό ύψος σε προσέγγιση μη ακριβείας ή σε κυκλική προσέγγιση, κάτω από το οποίο η κάθοδος δεν πρέπει να γίνεται χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά.

Σημείωση 1.- Το ελάχιστο ύψος καθόδου (MDA) αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου ή στο υψόμετρο του κατωφλίου, εάν αυτό είναι περισσότερο από 2 μ. (7 πόδια) κάτω από το υψόμετρο του αεροδρομίου. Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για κυκλική προσέγγιση αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου.

Σημείωση 2.- Η 'απαιτούμενη οπτική αναφορά' σημαίνει το τμήμα των οπτικών βοηθημάτων ή της περιοχής προσέγγισης που θα έπρεπε να είναι εν όψει του χειριστή για ικανοποιητικό χρόνο, ώστε να κάνει αξιολόγηση της θέσης του αεροσκάφους και του ρυθμού αλλαγής θέσης, σε σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης. Στην περίπτωση κυκλικής προσέγγισης η απαιτούμενη οπτική αναφορά είναι το περιβάλλον του διαδρόμου.

Σημείωση 3.- Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή «ελάχιστο ύψος/ σχετικό ύψος καθόδου» και σε σύντμηση «MDA/H».

Ελικοδρόμιο (Heliport). Αεροδρόμιο ή καθορισμένη περιοχή επί κατασκευής που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί εν όλω ή εν μέρει για την άφιξη, αναχώρηση και κίνηση επιφανείας ελικοπτέρων.

Ελικοδρόμιο εναλλαγής (Alternate heliport). Ένα ελικοδρόμιο που καθορίζεται στο σχέδιο πτήσης, προς το οποίο μπορεί να συνεχίσει μια πτήση, όταν δεν είναι ενδεδειγμένο να προσγειωθεί στο ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης.

Σημείωση.- Ελικοδρόμιο εναλλαγής μπορεί να είναι το ελικοδρόμιο αναχώρησης.

Ελικοδρόμιο εξέδρας (Helideck). Ελικοδρόμιο που βρίσκεται σε πλωτή ή σταθερή εκτός ξηράς κατασκευή.

Ελικόπτερο (Helicopter). Αεροσκάφος βαρύτερο του αέρα που στηρίζεται στην πτήση κυρίως από τις αντιδράσεις του αέρα επί ενός ή περισσοτέρων μηχανοκίνητων στροφείων σε ουσιωδώς κατακόρυφους άξονες.

Ελικόπτερο επιδόσεων Κατηγορίας 1 (Performance Class 1 helicopter). Ελικόπτερο με τέτοιες επιδόσεις που, σε περίπτωση απώλειας της κρίσιμης μονάδας ισχύος, είναι ικανό να προσγειωθεί στην περιοχή ματαιωθείσας απογείωσης ή να συνεχίσει την πτήση ασφαλώς προς κατάλληλη περιοχή προσγείωσης, που εξαρτάται από το πότε συμβαίνει η βλάβη.

Ελικόπτερο επιδόσεων Κατηγορίας 2 (Performance Class 2 helicopter). Ελικόπτερο με τέτοιες επιδόσεις που, σε περίπτωση απώλειας της κρίσιμης μονάδας ισχύος, είναι ικανό να συνεχίσει την πτήση ασφαλώς, εκτός εάν η βλάβη συμβεί πριν από καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση ή μετά από καθορισμένο σημείο πριν την προσγείωση, στις οποίες περιπτώσεις μπορεί να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

Ελικόπτερο επιδόσεων Κατηγορίας 3 (Performance Class 3 helicopter). Ελικόπτερο με τέτοιες επιδόσεις που, σε περίπτωση απώλειας μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο του σχεδίου πτήσης, πρέπει να εκτελεσθεί αναγκαστική προσγείωση.

Εξυπηρέτηση εδάφους (Ground handling). Υπηρεσίες απαραίτητες για την άφιξη και την αναχώρηση αεροσκάφους από αεροδρόμιο, εκτός από υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας.

Επικίνδυνα υλικά (Dangerous goods). Αντικείμενα ή ουσίες τα οποία είναι ικανά να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία, ασφάλεια, περιουσία ή το περιβάλλον και τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο επικίνδυνων ειδών στις Τεχνικές Οδηγίες ή ταξινομούνται σύμφωνα με αυτές τις οδηγίες.

Σημείωση.- Τα επικίνδυνα υλικά ταξινομούνται στο Παράρτημα 18, Κεφάλαιο 3.

Επιμελητής πτήσης (Flight operations officer/flight dispatcher). Πρόσωπο που του έχει ανατεθεί από τον αερομεταφορέα να εμπλέκεται στον έλεγχο και την επίβλεψη των πτητικών λειτουργιών, είτε πτυχιούχος είτε όχι, και έχει τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με το Παράρτημα 1, το οποίο υποστηρίζει, ενημερώνει ή/και βοηθάει τον κυβερνήτη στην ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

Επισκευή (Repair). Η επαναφορά αεροναυτικού προϊόντος σε πτητικά ικανή κατάσταση, για να εξασφαλίζεται ότι το αεροσκάφος συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις πλευρές σχεδίασης των κατάλληλων απαιτήσεων πτητικής ικανότητας, που χρησιμοποιούνται για την έκδοση του πιστοποιητικού τύπου για τον αντίστοιχο τύπο αεροσκάφους, εφόσον έχει καταστραφεί ή υποστεί φθορά.

Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου (Heliport operating minima). Τα όρια χρησιμοποίησης ελικοδρομίου για:

α) απογείωση, εκφρασμένη από την άποψη ορατής απόστασης διαδρόμου ή/και ορατότητας και, εάν απαιτείται, συνθήκες νεφών,

β) προσγείωση σε πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης ακριβείας, εκφρασμένη από την άποψη ορατότητας ή/και ορατής απόστασης διαδρόμου και αποφασιστικού ύψους/ σχετικού ύψους (DA/H), όπως αρμόζει στην κατηγορία της πτητικής λειτουργίας,

γ) προσγείωση σε πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης με κατακόρυφη καθοδήγηση, εκφρασμένη από την άποψη ορατότητας ή/και ορατής απόστασης διαδρόμου και αποφασιστικού ύψους/ σχετικού ύψους (DA/H), και

δ) προσγείωση σε πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης μη ακριβείας, εκφρασμένη από την άποψη ορατότητας ή/και ορατής απόστασης διαδρόμου, ελάχιστου ύψους/ σχετικού ύψους καθόδου (MDA/H) και, εάν απαιτείται, συνθηκών νεφών.

Επιχειρησιακός έλεγχος (Operational control). Η άσκηση αρμοδιοτήτων για την έναρξη, συνέχιση, εκτροπή ή τερματισμό πτήσεως προς το συμφέρον της ασφαλείας του αεροσκάφους και της κανονικότητας και αποτελεσματικότητας της πτήσεως.

Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως (Operational flight plan). Το σχέδιο του αερομεταφορέα για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσεως που βασίζεται σε θεώρηση των επιδόσεων του αεροπλάνου, άλλους περιορισμούς λειτουργίας και σχετικές αναμενόμενες συνθήκες, που πρέπει να ακολουθηθεί επί της διαδρομής και στα εμπλεκόμενα αεροδρόμια.

Καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση (Defined point after take-off). Το σημείο, εντός της φάσης απογείωσης και αρχικής ανόδου, πριν από το οποίο η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση ασφαλώς, με ένα κινητήρα εκτός ενεργείας, δεν εξασφαλίζεται και μπορεί να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

Καθορισμένο σημείο πριν από την προσγείωση (Defined point before landing). Το σημείο, εντός της φάσης προσέγγισης και προσγείωσης, μετά από το οποίο η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση ασφαλώς, με ένα κινητήρα εκτός ενεργείας, δεν εξασφαλίζεται και μπορεί να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα σημεία έχουν εφαρμογή μόνο στα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 2.

Κατάλογος απόκλισης διαμόρφωσης (Configuration deviation list - CDL). Κατάλογος που καθορίζεται από τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό του αεροσκάφους, με την έγκριση του Κράτους Σχεδιασμού, ο οποίος εντοπίζει οποιαδήποτε εξωτερικά τμήματα ενός τύπου αεροσκάφους, που ενδέχεται να λείπουν κατά την έναρξη της πτήσεως, και ο οποίος περιέχει, όπου απαιτείται, κάθε πληροφορία για σχετικούς περιορισμούς λειτουργίας και διόρθωση επιδόσεων.

Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (Minimum equipment list - MEL). Κατάλογος ο οποίος παρέχει για την πτητική λειτουργία αεροσκάφους, υπό τις προϋποθέσεις καθορισμένων συνθηκών, συγκεκριμένο εξοπλισμό εκτός λειτουργίας, που προετοιμάζεται από τον αερομεταφορέα σύμφωνα με, ή περισσότερο περιοριστικό από, τον MMEL που έχει καθιερωθεί για τον τύπο του αεροσκάφους.

Κράτος Νηολόγησης (State of Registry). Το Κράτος στο νηολόγιο του οποίου είναι καταχωρημένο το αεροσκάφος.

Σημείωση.- Στην περίπτωση της νηολόγησης αεροσκάφους μιας διεθνούς εταιρείας εκτός εθνικής βάσης, τα Κράτη τα οποία αποτελούν την εταιρεία είναι από κοινού και αυστηρά δεσμευμένα να αναλαμβάνουν τις υποχρεώσεις οι οποίες, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, αποδίδονται στο Κράτος Νηολόγησης. Δείτε, από αυτή την άποψη, την Απόφαση του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1967 για την Εθνικότητα και τη Νηολόγηση Αεροσκάφους που το εκμεταλλεύονται Διεθνείς Εταιρείες, οι οποίες μπορεί να βρεθούν στο Policy and Guidance on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587).

Κράτος του Αερομεταφορέα (State of the Operator). Το Κράτος στο οποίο είναι εγκατεστημένη ή έδρα δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα ή, εάν δεν υπάρχει τέτοια έδρα δραστηριοτήτων, η μόνιμη διαμονή του αερομεταφορέα.

Κυβερνήτης (Pilot-in-command). Ο χειριστής ο οποίος ορίζεται από τον αερομεταφορέα, ή, στην περίπτωση της γενικής αεροπορίας , ο ιδιοκτήτης, που χειρίζεται και είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

Κύριος κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (Master minimum equipment list - MMEL). Κατάλογος καθορισμένος, για συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους, από τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό του τύπου με έγκριση του Κράτους Σχεδιασμού που περιλαμβάνει αντικείμενα, ένα ή περισσότερα από τα οποία επιτρέπεται να είναι εκτός λειτουργίας κατά την έναρξη της πτήσεως. Ο MMEL μπορεί να σχετίζεται με ειδικές επιχειρησιακές συνθήκες, περιορισμούς ή διαδικασίες.

Μέγιστη μάζα (Maximum mass). Μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης.

Μέλος πληρώματος (Crew member). Πρόσωπο που του ανατέθηκε από τον αερομεταφορέα να ασκεί καθήκοντα επί αεροσκάφους κατά την περίοδο πτητικής απασχόλησης.

Μέλος πληρώματος διακυβέρνησης (Flight crew member). Μέλος πληρώματος που έχει πτυχίο και είναι επιφορτισμένο με ουσιαστικά καθήκοντα για την πτητική λειτουργία αεροσκάφους κατά την περίοδο πτητικής απασχόλησης.

Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών (Cabin crew member). Μέλος πληρώματος το οποίο εκτελεί, προς το συμφέρον της ασφάλειας των επιβατών, καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί από τον αερομεταφορέα ή τον κυβερνήτη του αεροσκάφους, και το οποίο δεν θα πρέπει να ενεργεί ως μέλος πληρώματος διακυβέρνησης.

Μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων (Instrument meteorological conditions - IMC). Μετεωρολογικές συνθήκες που εκφράζονται από τη άποψη ορατότητας, απόστασης από τα νέφη και την οροφή τους (όπως ορίζεται στο Παράρτημα 2), μικρότερες από τα ελάχιστα που καθορίζονται για μετεωρολογικές συνθήκες όψεως.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα για μετεωρολογικές συνθήκες όψεως περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο 4 του Παραρτήματος 2.

Μετεωρολογικές συνθήκες όψεως (Visual meteorological conditions - VMC). Μετεωρολογικές συνθήκες, οι οποίες εκφράζονται από τη άποψη της ορατότητας, απόστασης από τα νέφη και την οροφή τους (όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 2), ίδιες ή καλύτερες από τα καθορισμένα ελάχιστα.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα περιέχονται στο Κεφάλαιο 4 του Παραρτήματος 2.

Νύχτα (Night). Οι ώρες μεταξύ του τέλους του πολιτικού λυκόφωτος και της αρχής του πολιτικού λυκαυγούς ή οποιαδήποτε άλλη τέτοια περίοδος μεταξύ δύσης και ανατολής, όπως μπορεί να καθορισθεί από την αρμόδια αρχή.

Σημείωση.- Το πολιτικό λυκόφως τελειώνει το βράδυ όταν το κέντρο του ηλιακού δίσκου είναι 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα και το πολιτικό λυκαυγές ξεκινά το

πρωί όταν το κέντρο του ηλιακού δίσκου είναι 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα.

Ορατή απόσταση διαδρόμου (Runway visual range - RVR). Η απόσταση πάνω από την οποία ο χειριστής ενός αεροσκάφους στην κεντρική γραμμή του διαδρόμου μπορεί να δει τις σημάνσεις επιφανείας του διαδρόμου ή τα φώτα, τα οποία διαγράφουν το διάδρομο ή προσδιορίζουν την κεντρική του γραμμή.

Περίοδος ανάπαυσης (Rest period). Οποιαδήποτε χρονική περίοδος στο έδαφος, κατά την οποία το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης απαλλάσσεται όλων των καθηκόντων από τον αερομεταφορέα.

Περίοδος πτητικής απασχόλησης (Flight duty period). Ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης αναλαμβάνει καθήκοντα, αμέσως μετά την περίοδο ανάπαυσης και πριν κάνει πτήση ή σειρά πτήσεων, έως τη στιγμή που το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης απαλλάσσεται από όλα τα καθήκοντα έχοντας ολοκληρώσει τέτοια πτήση ή σειρά πτήσεων.

Περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης (Final approach and take-off area - FATO). Καθορισμένη περιοχή πάνω από την οποία ολοκληρώνεται η τελική φάση του ελιγμού προσέγγισης για μετεώριση ή προσγείωση και από την οποία αρχίζει ο ελιγμός απογείωσης. Όταν η FATO πρόκειται να χρησιμοποιηθεί από ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1, η καθορισμένη περιοχή περιλαμβάνει τη διαθέσιμη περιοχή ματαιωθείσας απογείωσης.

Πιστοποιητικό αερομεταφορέα (Air operator certificate - AOC). Πιστοποιητικό που εξουσιοδοτεί τον αερομεταφορέα να διεξάγει καθορισμένες πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών.

Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (Emergency locator transmitter - ELT). Ένας γενικός όρος που περιγράφει εξοπλισμό, ο οποίος εκπέμπει διακριτικά σήματα σε προκαθορισμένες συχνότητες και, ανάλογα με την εφαρμογή, μπορεί να ενεργοποιείται αυτόματα από πρόσκρουση ή να ενεργοποιείται με το χέρι. Ο ELT μπορεί να είναι οποιοσδήποτε από τους ακόλουθους:

Αυτόματος Σταθερός ELT (ELT(AF)). Αυτόματα ενεργοποιούμενος ELT ο οποίος είναι μόνιμα προσαρτημένος σε αεροσκάφος.

Αυτόματος Φορητός ELT (ELT(AP)). Αυτόματα ενεργοποιούμενος ELT ο οποίος είναι στέρεα προσαρτημένος σε αεροσκάφος, άλλα αφαιρείται εύκολα από το αεροσκάφος.

Αυτόματα Αναπτυσσόμενος ELT (ELT(AD)). ELT ο οποίος είναι στέρεα προσαρτημένος σε αεροσκάφος και ο οποίος αναπτύσσεται και ενεργοποιείται αυτόματα από πρόσκρουση και, σε ορισμένες επίσης περιπτώσεις, με υδροστατικούς αισθητήρες. Προβλέπεται επίσης η ανάπτυξη με το χέρι.

ELT Επιβίωσης (ELT(S)). ELT ο οποίος αφαιρείται από το αεροσκάφος, αποθηκεύεται, έτσι ώστε να διευκολύνεται η άμεση χρήση του σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, και ενεργοποιείται με το χέρι από τους επιζώντες.

Πρόγραμμα ασφαλείας (Safety programme). Ολοκληρωμένο σύνολο κανονισμών και δραστηριοτήτων που σκοπεύουν στη βελτίωση της ασφάλειας.

Πρόγραμμα συντήρησης (Maintenance programme). Έντυπο το οποίο περιγράφει τα ειδικά προγραμματισμένα καθήκοντα συντήρησης, τη συχνότητα ολοκλήρωσής τους και τις σχετικές διαδικασίες, όπως ένα πρόγραμμα αξιοπιστίας, απαραίτητο για την ασφαλή πτητική λειτουργία εκείνων των αεροσκαφών, στα οποία έχει εφαρμογή.

Πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης που χρησιμοποιούν διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (Approach and landing operations using instrument approach procedures). Οι πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης ταξινομούνται ως εξής:

Πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης μη ακριβείας. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση, η οποία χρησιμοποιεί πλευρική καθοδήγηση αλλά δεν χρησιμοποιεί κατακόρυφη καθοδήγηση.

Πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης με κατακόρυφη καθοδήγηση. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση, η οποία χρησιμοποιεί πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση αλλά δεν πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται για πτητικές λειτουργίες προσέγγισης ακριβείας και προσγείωσης.

Πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης ακριβείας. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση, η οποία χρησιμοποιεί πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση ακριβείας με ελάχιστα, όπως καθορίζονται από την κατηγορία της πτητικής λειτουργίας.

Σημείωση.- Η πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση αναφέρεται στην καθοδήγηση που παρέχεται από:

α) ένα βοήθημα ναυτιλίας βρισκόμενο στο έδαφος, ή

β) στοιχεία ναυτιλίας προερχόμενα από ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Κατηγορίες πτητικών λειτουργιών προσέγγισης και προσγείωσης ακριβείας:

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας Ι (CAT I). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι λιγότερο από 60 μ. (200 πόδια) και είτε με ορατότητα όχι λιγότερη από 800 μ. είτε ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 550 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙ (CAT II). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 60 μ. (200 πόδια), αλλά όχι λιγότερο από 30 μ. (100 πόδια), και ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 350 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΑ (CAT IIIA). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με:

α) αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 30 μ. (100 πόδια) ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

β) ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 200 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΒ (CAT IIIB). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με:

α) αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 15 μ. (50 πόδια) ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

β) ορατή απόσταση διαδρόμου λιγότερη από 200 μ. αλλά όχι λιγότερη από 50 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΓ (CAT IIIΓ). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος και χωρίς περιορισμούς ορατής απόστασης διαδρόμου.

Σημείωση.- Εκεί όπου αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) και ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR) εμπίπτουν σε διαφορετικές κατηγορίες πτητικής λειτουργίας, η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης

θα πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της πιο απαιτητικής κατηγορίας (π.χ. πτητική λειτουργία με DH στο εύρος της CAT IIIA αλλά με RVR στο εύρος της CAT IIIB θα πρέπει να θεωρείται πτητική λειτουργία CAT IIIB ή πτητική λειτουργία με DH στο εύρος της CAT II αλλά με RVR στο εύρος της CAT I θα πρέπει να θεωρείται πτητική λειτουργία CAT II).

Πτητική λειτουργία γενικής αεροπορίας (General aviation operation). Πτητική λειτουργία αεροσκάφους που διαφέρει από την πτητική λειτουργία δημόσιας αερομεταφοράς ή πτητική λειτουργία αεροπορικής εφαρμογής.

Πτητική λειτουργία δημόσιων αερομεταφορών (Commercial air transport operation). Πτητική λειτουργία αεροσκάφους, που περιλαμβάνει τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή με ενοικίαση.

Πυκνοκατοικημένη περιοχή (Congested area). Σε σχέση με μεγαλούπολη, πόλη ή οικισμό, οποιαδήποτε περιοχή χρησιμοποιείται ουσιωδώς για σκοπούς διαμονής, εμπορικούς ή ψυχαγωγικούς.

Συντήρηση (Maintenance). Η εκτέλεση των καθηκόντων που απαιτούνται για την εξασφάλιση της συνεχούς πτητικής ικανότητας αεροσκάφους, που περιλαμβάνει και οποιαδήποτε ή συνδυασμό από γενική επισκευή, επιθεώρηση, αντικατάσταση, διόρθωση βλάβης, και την ενσωμάτωση τροποποίησης ή επισκευής.

Σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεως (Flight safety documents system). Σύνολο σχετιζόμενης τεκμηρίωσης καθιερωμένης από τον αερομεταφορέα, που επεξεργάζεται και οργανώνει πληροφορίες απαραίτητες για πτητικές λειτουργίες και λειτουργίες εδάφους, και περιλαμβάνει, κατ' ελάχιστο, το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης του αερομεταφορέα.

Σχέδιο πτήσης (Flight plan). Καθορισμένες πληροφορίες που παρέχονται στις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, σχετικές με την προτιθέμενη πτήση ή μέρος πτήσης αεροσκάφους.

Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας (Safety management system). Συστηματική προσέγγιση στη διαχείριση ασφαλείας, που περιλαμβάνει τις απαραίτητες οργανωτικές δομές, υπευθυνότητες, πολιτικές και διαδικασίες.

Τεχνική αποδέσμευση (Maintenance release). Έγγραφο το οποίο περιλαμβάνει πιστοποίηση που επιβεβαιώνει ότι η εργασία συντήρησης, στην οποία αναφέρεται, έχει ολοκληρωθεί με ικανοποιητικό τρόπο, είτε σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία και τις διαδικασίες, που περιγράφονται στο εγχειρίδιο διαδικασιών του οργανισμού συντήρησης, είτε με βάση ένα ισότιμο σύστημα.

Τύπος RNP (RNP type). Μια τιμή απόκλισης, που εκφράζεται ως απόσταση σε ναυτικά μίλια από την προβλεπόμενη θέση, εντός της οποίας οι πτήσεις θα είναι τουλάχιστον κατά το 95 τοις εκατό του συνολικού χρόνου πτήσης.

Παράδειγμα.- Το RNP 4 αντιπροσωπεύει ακρίβεια ναυτιλίας ± 7,4 χλμ. (4 ν.μ.) σε βάση απόκλισης 95 τοις εκατό.

Υπερυψωμένο ελικοδρόμιο (Elevated heliport). Ελικοδρόμιο που βρίσκεται σε υπερυψωμένη κατασκευή στην ξηρά.

Ύψος αποφυγής εμποδίων (Obstacle clearance altitude - OCA) ή σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (obstacle clearance height - OCH). Το χαμηλότερο ύψος ή το χαμηλότερο σχετικό ύψος πάνω από το υψόμετρο του σχετικού κατωφλίου του διαδρόμου ή του υψομέτρου του αεροδρομίου κατά περίπτωση, που χρησιμοποιείται για τη συμμόρφωση με τα κατάλληλα κριτήρια αποφυγής εμποδίων.

Σημείωση 1.- Το ύψος αποφυγής εμποδίων αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων αναφέρεται στο υψόμετρο του κατωφλίου ή στην περίπτωση προσεγγίσεων μη ακριβείας στο υψόμετρο του αεροδρομίου ή στο υψόμετρο του κατωφλίου, εάν αυτό είναι περισσότερο από 2 μ. (7 πόδια) κάτω από το υψόμετρο του αεροδρομίου. Το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για μια κυκλική προσέγγιση αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου.

Σημείωση 2.- Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή «ύψος/ σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων» και σε σύντμηση «OCA/H».

Φάση απογείωσης και αρχικής ανόδου (Take-off and initial climb phase). Εκείνο το τμήμα της πτήσης από την έναρξη της απογείωσης έως τα 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το υψόμετρο του FATO, εάν η πτήση σχεδιάστηκε να υπερβεί αυτό το ύψος, ή έως το τέλος της ανόδου στις άλλες περιπτώσεις.

Φάση διαδρομής (En-route phase). Το τμήμα της πτήσης από το τέλος της φάσης απογείωσης και αρχικής ανόδου έως την έναρξη της φάσης προσέγγισης και προσγείωσης.

Σημείωση.- Όπου δεν μπορεί να εξασφαλισθεί οπτικά η επαρκής αποφυγή εμποδίων, οι πτήσεις πρέπει να σχεδιάζονται, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα εμπόδια θα αποφευχθούν με κατάλληλο περιθώριο. Στην περίπτωση απώλειας της κρίσιμης μονάδας ισχύος, οι αερομεταφορείς ενδέχεται να χρειαστεί να υιοθετήσουν εναλλακτικές διαδικασίες.

Φάση προσέγγισης και προσγείωσης ελικοπτέρου (Approach and landing phase - helicopters). Εκείνο το τμήμα της πτήσης από τα 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το υψόμετρο του FATO, εάν η πτήση σχεδιάστηκε να υπερβεί αυτό το ύψος, ή από την έναρξη της καθόδου στις άλλες περιπτώσεις, έως την προσγείωση ή το σημείο αποτυχημένης προσγείωσης.

Χρόνος πτήσης ελικοπτέρων (Flight time - helicopters). Ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που τα πτερύγια του στροφείου ενός ελικοπτέρου αρχίζουν να περιστρέφονται, μέχρι τη στιγμή που το ελικόπτερο ακινητοποιείται οριστικά στο τέλος της πτήσεως, και τα πτερύγια του στροφείου σταματήσουν.

Ψυχοκινητικές ουσίες (Psychoactive substances). Αλκοόλ, οπιοειδή, κανναβοειδή, ηρεμιστικά και υπνωτικά, κοκαΐνη, άλλα ψυχοδιεγερτικά, παραισθησιογόνα και διαλυτικά εξόχως πτητικά, ενώ εξαιρούνται ο καφές και ο καπνός.

V_{TOSS}. Η ελάχιστη ταχύτητα στην οποία πρέπει να επιτυγχάνεται άνοδος με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός ενεργείας, οι υπόλοιπες μονάδες ισχύος εν ενεργεία εντός εγκεκριμένων ορίων λειτουργίας.

Σημείωση.- Η ταχύτητα που αναφέρεται στο παραπάνω μπορεί να μετρηθεί από τις ενδείξεις των οργάνων ή να επιτευχθεί με διαδικασία καθορισμένη στο εγχειρίδιο πτήσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές, που περιέχονται στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙΙ, πρέπει να έχουν εφαρμογή σε όλα τα ελικόπτερα που εμπλέκονται σε διεθνείς πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών ή σε διεθνείς πτητικές λειτουργίες γενικής αεροπορίας, εκτός από την περίπτωση που αυτά τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές δεν έχουν εφαρμογή σε ελικόπτερα που εμπλέκονται σε αεροπορικές εφαρμογές.

Σημείωση 1.- Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές, που έχουν εφαρμογή στην εκμετάλλευση αεροπλάνων από αερομεταφορείς εξουσιοδοτημένους να διεξάγουν διεθνείς πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών, βρίσκονται στο Παράρτημα 6, Μέρος Ι.

Σημείωση 2.- Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές, που έχουν εφαρμογή στις διεθνείς πτητικές λειτουργίες γενικής αεροπορίας με αεροπλάνα, βρίσκονται στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ.

ΤΜΗΜΑ ΙΙ. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΓΕΝΙΚΑ

Σημείωση 1.- Αν και η Σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας αναθέτει στο Κράτος Νηολόγησης συγκεκριμένες λειτουργίες, τις οποίες το Κράτος αυτό δικαιούται να εκπληρώσει, ή υποχρεούται να εκπληρώσει, ανάλογα με την περίπτωση, η Συνέλευση αναγνώρισε, με την Απόφαση Α23-13, ότι το Κράτος Νηολόγησης πιθανώς να μην μπορεί να ανταποκριθεί επαρκώς στις ευθύνες του σε περιπτώσεις όπου τα αεροσκάφη μισθώνονται, εκμισθώνονται ή ανταλλάσσονται - ιδιαίτερα χωρίς πλήρωμα - από αερομεταφορέα άλλου Κράτους και ότι η Σύμβαση πιθανώς να μην μπορεί να προσδιορίσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Κράτους του αερομεταφορέα στις περιπτώσεις αυτές, μέχρι το χρόνο που το άρθρο 83δις της Σύμβασης θα τεθεί σε ισχύ. Ανάλογα, το Συμβούλιο έκανε έκκληση ότι εάν, στις προαναφερθείσες περιπτώσεις, το Κράτος Νηολόγησης αδυνατεί να εκπληρώσει επαρκώς τις λειτουργίες που του έχουν ανατεθεί από τη Σύμβαση, να αναθέσει στο Κράτος του Αερομεταφορέα, υπό τον όρο της αποδοχής από το τελευταίο Κράτος, εκείνες τις λειτουργίες του Κράτους Νηολόγησης που θα μπορούσαν πιο επαρκώς να εκπληρωθούν από το Κράτος του Αερομεταφορέα. Έγινε κατανοητό ότι, με τη θέση σε ισχύ του Άρθρου 83δις της Σύμβασης, η προηγούμενη ενέργεια θα ήταν μόνο θέμα πρακτικής ευκολίας και δεν θα επηρέαζε είτε τις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγου, που περιγράφουν τα καθήκοντα του Κράτους Νηολόγησης, είτε κάθε άλλο τρίτο Κράτος. Πάντως, καθώς το Άρθρο 83δις της Σύμβασης ετέθη σε ισχύ στις 20 Ιουνίου 1997, παρόμοιες συμφωνίες μεταβίβασης θα έχουν εφαρμογή από τα Συμβαλλόμενα Κράτη, τα οποία έχουν επικυρώσει το σχετικό πρωτόκολλο (Doc 9318) με την ικανοποίηση των προϋποθέσεων που καθιερώθηκαν στο Άρθρο 83δις.

Σημείωση 2.- Στην περίπτωση διεθνών πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται από κοινού με αεροπλάνα που δεν είναι όλα νηολογημένα στο ίδιο Συμβαλλόμενο Κράτος, τίποτε σε αυτό το Μέρος δεν εμποδίζει τα ενδιαφερόμενα Κράτη να έλθουν σε συμφωνία για την από κοινού άσκηση των λειτουργιών, που ανατίθενται στο Κράτος Νηολόγησης από τις διατάξεις των σχετικών Παραρτημάτων.

1.1 Συμμόρφωση με νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες

1.1.1 Οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εργαζόμενοί τους, όταν είναι στο εξωτερικό, γνωρίζουν πως θα πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες των Κρατών στα οποία επιχειρούν τα ελικόπτερα τους.

1.1.2 Οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι όλοι οι χειριστές είναι εξοικειωμένοι με τους νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες, σχετικές με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, που καθορίζονται για τις περιοχές που θα διασχίσουν, τα ελικοδρόμια που θα χρησιμοποιηθούν και τις σχετικές αεροναυτιλιακές ευκολίες. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι άλλα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης είναι εξοικειωμένα με αυτούς τους κανονισμούς και διαδικασίες που έχουν σχέση με την εκτέλεση των αντίστοιχων καθηκόντων τους στην πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου.

Σημείωση.- Πληροφορίες, για χειριστές και προσωπικό επιχειρήσεων πτήσεων, επί των παραμέτρων της διαδικασίας πτήσεως και των επιχειρησιακών διαδικασιών, περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος Ι. Κριτήρια για την κατασκευή διαδικασιών πτήσεως εξ όψεως και ενόργανης πτήσεως περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος ΙΙ. Τα κριτήρια και οι διαδικασίες αποφυγής εμποδίων, που χρησιμοποιούνται σε ορισμένα Κράτη, μπορεί να διαφέρουν από τα PANS-OPS, και η γνώση αυτών των διαφορών είναι σημαντική για λόγους ασφαλείας.

1.1.3 Οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης επιδεικνύουν την ικανότητα να ομιλούν και να κατανοούν τη γλώσσα που χρησιμοποιείται για επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας, όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 1.

1.1.4 Ο αερομεταφορέας ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος πρέπει να έχει την ευθύνη για τον επιχειρησιακό έλεγχο.

Σημείωση.- Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις ενός Κράτους σε σχέση με τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων που είναι νηολογημένα στο Κράτος αυτό δεν επηρεάζονται από αυτή τη διάταξη.

1.1.5 Η ευθύνη επιχειρησιακού ελέγχου πρέπει να ανατίθεται μόνο στον κυβερνήτη και σε έναν επιμελητή πτήσεως, εφόσον μια εγκεκριμένη μέθοδος ελέγχου και επίβλεψης των πτητικών λειτουργιών του αερομεταφορέα απαιτεί τη χρησιμοποίηση προσωπικού επιμελητείας πτήσεων.

Σημείωση.- Καθοδήγηση σχετικά με τον οργανισμό επιχειρησιακού ελέγχου και το ρόλο του επιμελητή πτήσης περιλαμβάνεται στο Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Λεπτομερής καθοδήγηση σχετικά με την εξουσιοδότηση, τα καθήκοντα και τις ευθύνες του επιμελητή πτήσης περιέχεται στο Preparation of an Operations Manual (Doc 9376). Οι απαιτήσεις ηλικίας, εξειδίκευσης, γνώσεων και εμπειρίας για πτυχιούχους επιμελητές πτήσεως περιέχονται στο Παράρτημα 1.

1.1.6 Εάν μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή προσώπων, γίνεται γνωστή πρώτα στον επιμελητή πτήσης, οι ενέργειες από αυτό το πρόσωπο, σύμφωνα με το 2.6.1, πρέπει να περιλαμβάνουν, όπου απαιτείται, ενημέρωση των αρμοδίων αρχών χωρίς καθυστέρηση, σχετικά

με τη φύση της κατάστασης, και αιτήσεις για βοήθεια εφόσον απαιτείται.

1.1.7 Εάν μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή προσώπων, απαιτεί τη λήψη μέτρων τα οποία συνιστούν παραβίαση των τοπικών κανονισμών ή διαδικασιών, ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώσει την κατάλληλη τοπική αρχή χωρίς καθυστέρηση. Εάν απαιτείται από το Κράτος στο οποίο συμβαίνει το περιστατικό, ο κυβερνήτης πρέπει να υποβάλει αναφορά για οποιαδήποτε τέτοια παραβίαση στην αρμόδια αρχή του Κράτους αυτού. Στην περίπτωση αυτή, ο κυβερνήτης πρέπει επίσης να υποβάλει αντίγραφο αυτής στο Κράτος του Αερομεταφορέα. Τέτοιες αναφορές πρέπει να υποβληθούν το ταχύτερο δυνατό και κανονικά εντός 10 ημερών.

1.1.8 Οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι κυβερνήτες έχουν διαθέσιμες επί του ελικοπτέρου όλες τις ουσιώδεις πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης της περιοχής πάνω από την οποία θα πετάξει το ελικόπτερο.

Σημείωση.- Οι πληροφορίες αυτές μπορεί να διατεθούν στον χειριστή μέσω του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης ή από άλλα μέσα που θεωρούνται κατάλληλα.

1.1.9 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει και διατηρεί πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την πρόληψη ατυχημάτων περιέχεται στο Accident Prevention Manual (Doc 9422) και στο εγχειρίδιο Preparation of an Operations Manual (Doc 9376).

1.1.10 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεων, για χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την ανάπτυξη και οργάνωση του συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων παρέχεται στο Συνημμένο Ζ.

1.2 Διαχείριση ασφάλειας

1.2.1 Τα Κράτη πρέπει να εκπονήσουν πρόγραμμα ασφάλειας προκειμένου να επιτευχθεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας στις πτητικές λειτουργίες των αεροσκαφών.

1.2.2 Το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθεί πρέπει να καθιερωθεί από τα ενδιαφερόμενα Κράτη.

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί των προγραμμάτων ασφάλειας περιέχεται στο Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859), και ο ορισμός των αποδεκτών επιπέδων ασφάλειας περιέχεται στο Συνημμένο Ε στο Παράρτημα 11.

1.2.3 Σύσταση.- Τα Κράτη θα πρέπει να απαιτούν, ως μέρος του προγράμματος ασφαλείας τους, όπως ο αερομεταφορέας εφαρμόσει ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας, που είναι αποδεκτό από το Κράτος του Αερομεταφορέα, το οποίο κατ' ελάχιστον:

α) αναγνωρίζει τους κινδύνους ασφάλειας,

β) εξασφαλίζει ότι εφαρμόζεται η διορθωτική ενέργεια που είναι αναγκαία για τη διατήρηση αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας,

γ) προβλέπει τη συνεχή παρακολούθηση και την τακτική εκτίμηση του επιτευχθέντος επιπέδου ασφάλειας, και



δ) έχει σκοπό να κάνει συνεχή βελτίωση του γενικού επιπέδου ασφάλειας.

1.2.4 Από την 1η Ιανουαρίου 2009, τα Κράτη πρέπει να απαιτούν, ως μέρος του προγράμματος ασφαλείας τους, όπως ο αερομεταφορέας εφαρμόσει ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας, που είναι αποδεκτό από το Κράτος του Αερομεταφορέα, το οποίο κατ' ελάχιστον:

α) αναγνωρίζει τους κινδύνους ασφάλειας,

β) εξασφαλίζει ότι εφαρμόζεται η διορθωτική ενέργεια που είναι αναγκαία για τη διατήρηση αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας,

γ) προβλέπει τη συνεχή παρακολούθηση και την τακτική εκτίμηση του επιτευχθέντος επιπέδου ασφάλειας, και

δ) έχει σκοπό να κάνει συνεχή βελτίωση του γενικού επιπέδου ασφάλειας.

1.2.5 Ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας πρέπει να ορίζει σαφώς τις υπευθυνότητες ασφάλειας σε όλο τον οργανισμό του αερομεταφορέα, περιλαμβάνοντας άμεση υπευθυνότητα για την ασφάλεια από την πλευρά της διεύθυνσης.

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας περιέχεται στο Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

1.2.6 Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεων, για τη χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού, ως μέρος του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας του.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την ανάπτυξη και οργάνωση ενός συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων παρέχεται στο Συνημμένο Ζ.

1.3 Επικίνδυνα υλικά

Σημείωση 1.- Διατάξεις για τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών περιέχονται στο Παράρτημα 18.

Σημείωση 2.- Το Άρθρο 35 της Σύμβασης αναφέρεται σε συγκεκριμένες κατηγορίες περιορισμών φορτίου.

1.4 Χρήση ψυχοκινητικών ουσιών

Σημείωση.- Διατάξεις που αφορούν τη χρήση ψυχοκινητικών ουσιών περιέχονται στο Παράρτημα 1, 1.2.7 και στο Παράρτημα 2, 2.5

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

2.1 Ευκολίες λειτουργίας

2.1.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι μια πτήση δεν θα ξεκινήσει, εκτός εάν έχει βεβαιωθεί με κάθε διαθέσιμο λογικό μέσο ότι οι διατιθέμενες χερσαίες ή/και υδάτινες ευκολίες και άμεσα απαιτούμενες για τέτοια πτήση, για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου και την προστασία των επιβατών, είναι επαρκείς για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, υπό τον οποίο η πτήση πρόκειται να διεξαχθεί, και λειτουργούν επαρκώς για τον σκοπό αυτό.

Σημείωση.- Το «Λογικό μέσο» σε αυτό το Πρότυπο έχει σκοπό να δηλώσει τη χρήση, στο σημείο αναχώρησης, πληροφοριών διαθέσιμων στον αερομεταφορέα είτε μέσω επισήμων πληροφοριών που δημοσιεύονται από τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών είτε είναι άμεσα λαμβανόμενες από άλλες πηγές.

2.1.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε ανεπάρκεια ευκολιών, που παρατηρείται στην εξέλιξη των πτητικών λειτουργιών, αναφέρεται στην

υπεύθυνη για αυτές αρχή, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

2.1.3 Υπό την αίρεση των δημοσιευμένων προϋποθέσεων χρήσης τους, τα ελικοδρόμια και οι ευκολίες τους πρέπει να τηρούνται συνεχώς διαθέσιμα για τις πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια των δημοσιευμένων ωρών λειτουργίας, ανεξάρτητα από καιρικές συνθήκες.

2.2 Επιχειρησιακή πιστοποίηση και επίβλεψη

2.2.1 Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα

2.2.1.1 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εμπλέκεται σε πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών, εκτός εάν κατέχει ισχύον πιστοποιητικό αερομεταφορέα, που εκδόθηκε από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

2.2.1.2 Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα πρέπει να εξουσιοδοτεί τον αερομεταφορέα να διεξάγει πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών σύμφωνα με καθορισμένες εξουσιοδοτήσεις, συνθήκες και περιορισμούς.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα και τις σχετικές εξουσιοδοτήσεις, συνθήκες και περιορισμούς, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνονται στις επιχειρησιακές προδιαγραφές, περιέχεται στο Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335).

2.2.1.3 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να αναγνωρίζουν ως ισχύον ένα πιστοποιητικό αερομεταφορέα που εκδόθηκε από άλλο Κράτος, με την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες εκδόθηκε το πιστοποιητικό είναι τουλάχιστον ίσες με τα εφαρμοζόμενα Πρότυπα που καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα.

2.2.1.4 Η έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αντίστοιχου εγγράφου από το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξαρτάται από την επίδειξη από τον αερομεταφορέα ενός επαρκούς οργανισμού, μεθόδου ελέγχου και επίβλεψης των πτητικών λειτουργιών, εκπαιδευτικού προγράμματος καθώς και εξυπηρέτησης εδάφους και διευθετήσεις συντήρησης σύμφωνες με τη φύση και τη έκταση των καθορισμένων πτητικών λειτουργιών.

Σημείωση.- Το Συνημμένο ΣΤ του Μέρους Ι του Παραρτήματος 6 περιέχει καθοδήγηση για την έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

2.2.1.5 Η συνεχής ισχύς του πιστοποιητικού αερομεταφορέα πρέπει να εξαρτάται από το εάν ο αερομεταφορέας τηρεί τις απαιτήσεις του 2.2.1.4 υπό την επίβλεψη του Κράτους του Αερομεταφορέα.

2.2.1.6 Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα πρέπει να περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) αναγνώριση του αερομεταφορέα (όνομα, τοποθεσία),

β) ημερομηνία έκδοσης και περίοδο ισχύος,

γ) περιγραφή των εξουσιοδοτουμένων τύπων πτητικών λειτουργιών,

δ) ο(οι) τύπος(οι) των αεροσκαφών των εγκεκριμένων προς χρήση, και

ε) εγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας ή διαδρομές.

2.2.1.7 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα τόσο για την πιστοποίηση όσο και για τη συνεχή επιτήρηση του αερομεταφορέα, σύμφωνα με το Προσάρτημα 2, ώστε να εξασφαλίζει ότι διατηρούνται τα απαιτούμενα πρότυπα πτητικών λειτουργιών που καθορίζονται στο 2.2.

2.2.2 Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης

2.2.2.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει, προς χρήση και καθοδήγηση του ενδιαφερομένου επιχειρησιακού προσωπικού, ένα εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης πρέπει να τροποποιείται και αναθεωρείται, ως απαιτείται, για να εξασφαλισθεί ότι οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό τηρούνται ενημερωμένες. Όλα αυτές οι τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις πρέπει να διατίθενται σε όλο το προσωπικό που απαιτείται να χρησιμοποιεί το εγχειρίδιο αυτό.

2.2.2.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να καθορίσει απαίτηση για τον αερομεταφορέα να διαθέτει αντίγραφο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης μαζί με όλες τις τροποποιήσεις ή/και αναθεωρήσεις, για επισκόπηση και αποδοχή και, όπου απαιτείται, έγκριση. Ο αερομεταφορέας πρέπει να ενσωματώνει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης οποιοδήποτε υποχρεωτικό υλικό που ενδέχεται να απαιτήσει το Κράτος του Αερομεταφορέα.

Σημείωση 1.- Απαιτήσεις για την οργάνωση και το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης παρέχονται στο Προσάρτημα.

Σημείωση 2.- Ειδικά θέματα στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης απαιτούν την έγκριση του Κράτους του αερομεταφορέα σύμφωνα με τα Πρότυπα στο Τμήμα II, 2.2.7, 4.1.3, 7.3.1 και 10.3.

2.2.3 Οδηγίες λειτουργίας - γενικά

2.2.3.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο στα ειδικά του καθήκοντα και ευθύνες και τη συσχέτιση τέτοιων καθηκόντων με την πτητική λειτουργία ως σύνολο.

2.2.3.2 Το στροφείο ελικοπτέρου δεν πρέπει να περιστρέφεται με ισχύ χωρίς χειριστή με κατάλληλα προσόντα στα χειριστήρια ελέγχου.

2.2.3.3 Σύσταση.- Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εκδώσει οδηγίες λειτουργίας και να παρέχει πληροφορίες για τις επιδόσεις ανόδου του ελικοπτέρου με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία για να δώσει τη δυνατότητα στον κυβερνήτη να καθορίσει τη βαθμίδα ανόδου, που μπορεί να επιτευχθεί κατά τη φάση απογείωσης και αρχικής ανόδου για τις υπάρχουσες συνθήκες απογείωσης και την προτιθέμενη τεχνική απογείωσης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

2.2.4 Προσομοίωση εν πτήσει των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει πως, όταν μεταφέρονται επιβάτες ή φορτίο, δεν πρέπει να προσομοιώνονται καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή ανώμαλες καταστάσεις.

2.2.5 Κατάλογοι ελέγχου ενεργειών

Οι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, που προβλέπονται σύμφωνα με το 4.1.4, πρέπει να χρησιμοποιούνται από τα πληρώματα διακυβέρνησης πριν από, κατά τη διάρκεια και μετά από όλες τις φάσεις των πτητικών λειτουργιών, και σε έκτακτη ανάγκη, για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τις διαδικασίες λειτουργίας που περιέχονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του αεροσκάφους, το εγχειρίδιο

πτήσης ή άλλα έγγραφα που συνδέονται με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας και άλλως στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Η σχεδίαση και χρήση των καταλόγων ελέγχου ενεργειών πρέπει να τηρούν τις αρχές των ανθρωπίνων παραγόντων.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των αρχών των ανθρωπίνων παραγόντων μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

2.2.6 Ελάχιστα ύψη πτήσεως

2.2.6.1 Πρέπει να επιτρέπεται στον αερομεταφορέα να καθιερώνει ελάχιστα ύψη πτήσεως για εκείνες τις διαδρομές πτήσεως για τις οποίες έχουν καθιερωθεί ελάχιστα ύψη πτήσεως από το Κράτος υπέρπτησης ή το αρμόδιο Κράτος, υπό τον όρο ότι αυτά δεν πρέπει να είναι χαμηλότερα από εκείνα που καθιερώθηκαν από το Κράτος αυτό, εκτός εάν έχουν εγκριθεί ειδικά.

2.2.6.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσδιορίσει τη μέθοδο με την οποία προτίθεται να καθιερώσει ελάχιστα ύψη πτήσεως για πτητικές λειτουργίες, που διεξάγονται σε διαδρομές για τις οποίες δεν έχουν καθιερωθεί ελάχιστα ύψη πτήσεως από το Κράτος υπέρπτησης, ή το αρμόδιο Κράτος, και πρέπει να περιλάβει τη μέθοδο αυτή στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Τα ελάχιστα ύψη πτήσεως που καθορίζονται σύμφωνα με την ανωτέρω μέθοδο δεν πρέπει να είναι χαμηλότερα από τα καθοριζόμενα στο Παράρτημα 2.

2.2.6.3 Σύσταση.- Η μέθοδος εκπόνησης των ελαχίστων υψών πτήσεως θα πρέπει να εγκριθεί από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

2.2.6.4 Σύσταση.- Το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει να εγκρίνει τέτοια μέθοδο μόνο μετά από προσεκτική αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεων των ακόλουθων παραγόντων επί της ασφαλείας των υπόψη πτητικών λειτουργιών:

α) την ακρίβεια και αξιοπιστία με την οποία μπορεί να προσδιορίζεται η θέση του ελικοπτέρου,

β) τις ανακρίβειες των ενδείξεων των χρησιμοποιούμενων υψομέτρων,

γ) τα χαρακτηριστικά του εδάφους (π.χ. απότομες υψομετρικές αλλαγές),

δ) την πιθανότητα αντιμετώπισης δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. ισχυρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα),

ε) πιθανές ανακρίβειες των αεροναυτικών χαρτών, και

στ) περιορισμοί εναερίου χώρου.

2.2.7 Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου

2.2.7.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να απαιτεί όπως ο αερομεταφορέας καθιερώσει επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου για κάθε ελικοδρόμιο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στις πτητικές λειτουργίες και πρέπει να εγκρίνει τη μέθοδο καθιέρωσης τέτοιων ελαχίστων. Τα ελάχιστα αυτά δεν πρέπει να είναι χαμηλότερα από εκείνα που ενδέχεται να καθιερωθούν για τα ελικοδρόμια αυτά από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, εκτός εάν εγκρίνεται ειδικά από το Κράτος αυτό.

Σημείωση.- Το Πρότυπο αυτό δεν απαιτεί από το Κράτος, στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, να καθιερώσει επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου.

2.2.7.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να απαιτεί ότι κατά την εκπόνηση των επιχειρησιακών ελάχιστων ελικοδρομίου που θα έχουν εφαρμογή σε οποιαδήποτε συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, πρέπει να λαμβάνονται απολύτως υπόψη τα ακόλουθα:

α) ο τύπος, οι επιδόσεις και τα πτητικά χαρακτηριστικά του ελικοπτέρου,

β) η σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης, η ικανότητά και η εμπειρία του,

γ) οι δηλωμένες αποστάσεις,

δ) η επάρκεια και η απόδοση των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων εδάφους,

ε) ο διαθέσιμος εξοπλισμός του ελικοπτέρου για σκοπούς ναυτιλίας ή/και ελέγχου του ίχνους πτήσεως κατά τη διάρκεια της προσέγγισης για προσγείωση και της αποτυχημένης προσέγγισης,

στ) τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης και αποτυχημένης προσέγγισης και το ύψος/ σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης,

ζ) τα μέσα που χρησιμοποιούνται για να προσδιοριστούν και αναφερθούν μετεωρολογικές συνθήκες, και

η) τα εμπόδια στις περιοχές ανόδου και τα απαραίτητα περιθώρια ασφαλείας.

2.2.7.3 Πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης Κατηγορίας II και Κατηγορίας III δεν πρέπει να εξουσιοδοτούνται, εκτός εάν παρέχονται πληροφορίες RVR.

2.2.7.4 Σύσταση.- Για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης, τα επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου με ορατότητα κάτω από 800 μ. δεν θα πρέπει να εξουσιοδοτούνται, εκτός εάν παρέχονται πληροφορίες RVR.ή ακριβής μέτρηση ή παρατήρηση της ορατότητας.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την επιχειρησιακά επιθυμητή και γενικώς εφικτή ακρίβεια μέτρησης ή παρατήρησης παρέχεται στο Παράρτημα 3 - Meteorological Service for International Air Navigation, Συνημμένο Β.

2.2.8 Αρχεία καυσίμου και λαδιού

2.2.8.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί αρχεία καυσίμου και λαδιού για να δώσει την δυνατότητα στο Κράτος του Αερομεταφορέα να επιβεβαιώνει ότι, για κάθε πτήση, έχουν καλυφθεί οι απαιτήσεις του 2.3.6.

2.2.8.2 Τα αρχεία καυσίμου και λαδιού πρέπει να τηρούνται από τον αερομεταφορέα για περίοδο τριών μηνών.

2.2.9 Πλήρωμα

2.2.9.1 Κυβερνήτης. Για κάθε πτήση, ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίζει ένα χειριστή, για να ενεργεί ως κυβερνήτης.

2.2.9.2 Χρόνος πτήσης, περίοδοι πτητικής απασχόλησης και περίοδοι ανάπαυσης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκδίδει κανόνες για τον περιορισμό του χρόνου πτήσεως και των περιόδων πτητικής απασχόλησης και για τη διάθεση επαρκών περιόδων ανάπαυσης για όλα τα μέλη των πληρωμάτων του. Οι κανόνες αυτοί πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους κανονισμούς που καθιερώνονται από το Κράτος του Αερομεταφορέα ή να εγκρίνονται από αυτό το Κράτος και να περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

2.2.9.3 Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί πρόσφατα αρχεία του χρόνου πτήσεως, περιόδων πτητικής απασχόλησης και περιόδων ανάπαυσης όλων των μελών των πληρωμάτων του.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τον καθορισμό περιορισμών παρέχεται στο Συνημμένο Γ.

2.2.10 Επιβάτες

2.2.10.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες είναι εξοικειωμένοι με τη θέση και χρήση των:

α) ζωνών ασφαλείας,

β) εξόδων έκτακτης ανάγκης,

γ) σωσιβίων γιλέκων, εάν καθορίζεται η μεταφορά σωσίβιων γιλέκων,

δ) εξοπλισμό διανομής οξυγόνου, εάν καθορίζεται η παροχή οξυγόνου προς χρήση των επιβατών, και

ε) άλλος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης που παρέχεται για ατομική χρήση, συμπεριλαμβανομένων των καρτών ενημέρωσης έκτακτης ανάγκης των επιβατών.

2.2.10.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να ενημερώνει τους επιβάτες για τη θέση και το γενικό τρόπο χρήσεως του κύριου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης που φέρεται για ομαδική χρήση.

2.2.10.3 Σε έκτακτη ανάγκη κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες πρέπει να καθοδηγηθούν για τις ενέργειες έκτακτης ανάγκης που θα είναι κατάλληλες για τις περιστάσεις.

2.2.10.4 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης και οποτεδήποτε, για λόγους αναταράξεων ή έκτακτης ανάγκης που συμβαίνουν κατά την πτήση, τα προληπτικά μέτρα θεωρούνται αναγκαία, όλοι οι επιβάτες επί του ελικοπτέρου πρέπει να είναι δεμένοι στα καθίσματά τους με τις παρεχόμενες ζώνες ή τους ιμάντες ασφαλείας.

2.2.11 Πτήσεις πάνω από νερό

Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από νερό, σύμφωνα με το 4.5.1, πρέπει να είναι πιστοποιημένα για προσθαλάσσωση. Η κατάσταση της θάλασσας πρέπει να είναι αναπόσπαστο μέρος των πληροφοριών προσθαλάσσωσης.

2.3 Προετοιμασία πτήσεως

2.3.1 Μια πτήση δεν πρέπει να αρχίσει, μέχρις ότου συμπληρωθούν τα έντυπα προετοιμασίας πτήσεως, που βεβαιώνουν ότι ο κυβερνήτης έχει πεισθεί ότι:

α) το ελικόπτερο είναι ικανό προς πτήση,

β) τα όργανα και ο εξοπλισμός που περιγράφονται στο Κεφάλαιο 4, για τον συγκεκριμένο τύπο πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να εκτελεσθεί, είναι εγκατεστημένα και επαρκή για την πτήση,

γ) τεχνική αποδέσμευση, όπως περιγράφεται στο 6.7, έχει εκδοθεί σε σχέση με το ελικόπτερο,

δ) η μάζα του ελικοπτέρου και η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοια, ώστε η πτήση μπορεί να διεξαχθεί ασφαλώς, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες συνθήκες πτήσεως,

ε) οποιοδήποτε φερόμενο φορτίο είναι κατάλληλα κατανεμημένο και ασφαλώς προσδεμένο,

στ) έχει ολοκληρωθεί έλεγχος που δείχνει ότι οι περιορισμοί λειτουργίας του Κεφαλαίου 3 είναι σύμφωνοι με την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί, και

ζ) έχει γίνει συμμόρφωση με τα Πρότυπα του 2.3.3, που σχετίζονται με την επιχειρησιακή σχεδίαση της πτήσεως.

2.3.2 Τα συμπληρωμένα έντυπα προετοιμασίας πτήσεως πρέπει να τηρούνται από τον αερομεταφορέα για περίοδο τριών μηνών.

2.3.3 Επιχειρησιακή σχεδίαση πτήσεως

2.3.3.1 Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως πρέπει να συμπληρώνεται για κάθε προτιθέμενη πτήση. Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως πρέπει να εγκρίνεται και να υπογράφεται από τον κυβερνήτη και, όπου απαιτείται, να υπογράφεται από τον επιμελητή πτήσεων, και ένα αντίγραφο πρέπει να αρχειοθετείται από τον αερομεταφορέα ή εξουσιοδοτημένο πράκτορα, ή, εάν δεν είναι δυνατές αυτές οι διαδικασίες, πρέπει να αφεθεί στη διοίκηση του ελικοδρομίου ή γραπτώς σε κατάλληλη θέση στο σημείο αναχώρησης.

Σημείωση.- Τα καθήκοντα του επιμελητή πτήσεων περιέχονται στο 2.6.

2.3.3.2 Το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης πρέπει να περιγράφει το περιεχόμενο και τη χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσεως.

2.3.4 Ελικοδρόμια εναλλαγής

2.3.4.1 Για πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, τουλάχιστον ένα κατάλληλο ελικοδρόμιο εναλλαγής πρέπει να ορισθεί στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως και στο σχέδιο πτήσεως, εκτός εάν:

α) η διάρκεια της πτήσεως και οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες είναι τέτοιες, ώστε υπάρχει λογική βεβαιότητα ότι, στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, και για μια λογική περίοδο πριν και μετά από αυτό το χρόνο, η προσέγγιση και προσγείωση μπορεί να γίνει υπό μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, όπως καθορίζεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα, ή

β) το ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης είναι απομονωμένο και δεν διατίθεται κατάλληλο ελικοδρόμιο εναλλαγής. Πρέπει να καθοριστεί ένα σημείο μη επιστροφής (PNR).

2.3.4.2 Κατάλληλα υπεράκτια ελικοδρόμια εναλλαγής μπορεί να καθοριστούν υποκείμενα στα ακόλουθα:

α) τα υπεράκτια ελικοδρόμια εναλλαγής πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο μετά από σημείο μη επιστροφής (PNR). Πριν από το PNR πρέπει να χρησιμοποιούνται ελικοδρόμια εναλλαγής ξηράς.

β) η μηχανική αξιοπιστία κρίσιμων συστημάτων ελέγχου και κρίσιμων παρελκομένων πρέπει να εξετάζεται και λαμβάνεται υπόψη, όταν καθορίζεται η καταλληλότητα των ελικοδρομίων εναλλαγής,

γ) η ικανότητα επιδόσεων με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας πρέπει να είναι εφικτή προ της άφιξης στο ελικοδρόμιο εναλλαγής,

δ) η διαθεσιμότητα καταστρώματος πρέπει να είναι εγγυημένη,

ε) οι πληροφορίες καιρού πρέπει να είναι αξιόπιστες και ακριβείς.

Σημείωση.- Η τεχνική προσγείωσης, που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως μετά από βλάβη του συστήματος ελέγχου, μπορεί να εμποδίσει την ονομασία συγκεκριμένων ελικοδρομίων εξέδρας ως ελικοδρομίων εναλλαγής.

2.3.4.3 Σύσταση.- Τα υπεράκτια ελικοδρόμια εναλλαγής δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν είναι δυ-

νατόν να φέρονται αρκετά καύσιμα, ώστε να υπάρχει ελικοδρόμιο εναλλαγής ξηράς. Τέτοιες περιστάσεις θα πρέπει να είναι εξαιρετικές και δεν θα πρέπει να περιλαμβάνουν επαυξημένο ωφέλιμο φορτίο σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

2.3.5 Καιρικές συνθήκες

2.3.5.1 Πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με κανόνες πτήσεως εξ όψεως δεν πρέπει να ξεκινήσει, εκτός εάν οι πρόσφατες μετεωρολογικές αναφορές ή συνδυασμός πρόσφατων αναφορών και προγνώσεων δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής ή εκείνου του μέρους της διαδρομής που θα εκτελεσθεί η πτήση υπό συνθήκες πτήσεως εξ όψεως θα, στον κατάλληλο χρόνο, είναι τέτοιες, ώστε θα καταστήσουν δυνατή τη συμμόρφωση με τους κανόνες αυτούς.

2.3.5.2 Πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων δεν πρέπει να ξεκινήσει, εκτός εάν διατίθενται πληροφορίες που δείχνουν ότι οι συνθήκες στο ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης ή, όπου απαιτείται εναλλαγής, τουλάχιστον ένα ελικοδρόμιο εναλλαγής θα είναι στα ή πάνω από τα επιχειρησιακά ελάχιστα του ελικοδρομίου, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης.

Σημείωση.- Αποτελεί πρακτική ορισμένων Κρατών να δηλώνουν, για σκοπούς σχεδίασης πτήσεων, υψηλότερα ελάχιστα για ένα ελικοδρόμιο, όταν υποδεικνύεται ως εναλλαγής παρά για το ίδιο ελικοδρόμιο, όταν σχεδιάζεται ως εκείνο της προτιθέμενης προσγείωσης .

2.3.5.3 Μια πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί σε γνωστές ή αναμενόμενες συνθήκες παγοποίησης δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν το ελικοδρόμιο είναι πιστοποιημένο και εφοδιασμένο να αντεπεξέλθει σε τέτοιες συνθήκες.

2.3.5.4 Μια πτήση που πρόκειται να σχεδιασθεί ή αναμένεται να εκτελεσθεί σε ύποπτες ή γνωστές συνθήκες παγοποίησης στο έδαφος δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν το ελικόπτερο έχει επιθεωρηθεί για παγοποίηση και, εάν απαιτείται, έχει γίνει κατάλληλη ενέργεια αποπαγοποίησης/ αντιπαγοποίησης. Η συσσώρευση πάγου ή άλλων φυσικά δημιουργούμενων καταλοίπων πρέπει να αφαιρούνται, έτσι ώστε το ελικόπτερο να τηρείται σε κατάσταση πτητικής ικανότητας πριν την απογείωση.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη παρέχεται στο Manual of Aircraft Ground De-icing/ Anti-icing Operations (Doc 9640).

2.3.6 Εφοδιασμός καυσίμου και λαδιού

2.3.6.1 Όλα τα ελικόπτερα. Μια πτήση δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις μετεωρολογικές συνθήκες όσο και τυχόν καθυστερήσεις που αναμένονται στην πτήση, το ελικόπτερο μεταφέρει επαρκές καύσιμο και λάδι, για να εξασφαλισθεί ότι μπορεί να ολοκληρώσει ασφαλώς την πτήση. Επιπλέον, πρέπει να μεταφέρεται απόθεμα για να καλυφθούν έκτακτες ανάγκες.

2.3.6.2 Πτητικές λειτουργίες με κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR). Το καύσιμο και το λάδι που φέρονται, προκειμένου για συμμόρφωση με το 2.3.6.1, πρέπει, στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών VFR, να είναι τουλάχιστον οι ικανές ποσότητες που επιτρέπουν στο ελικόπτερο:

α) να πετάξει προς το ελικοδρόμιο προς το οποίο έχει σχεδιαστεί η πτήση,

β) να πετάξει μετά από εκεί για περίοδο 20 λεπτών με ταχύτητα κάλλιστης απόστασης συν 10 τοις εκατό του σχεδιασμένου χρόνου πτήσης, και

γ) να έχει επιπρόσθετη ποσότητα καυσίμου, αρκετή να καλύψει την αυξημένη κατανάλωση εφόσον συμβεί οποιοδήποτε ενδεχόμενο έκτακτης ανάγκης που προσδιορίζεται από τον αερομεταφορέα προς ικανοποίηση του Κράτους του αερομεταφορέα.

2.3.6.3 Πτητικές λειτουργίες με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR). Το καύσιμο και το λάδι που φέρονται, προκειμένου για συμμόρφωση με το 2.3.6.1, πρέπει, στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών IFR, να είναι τουλάχιστον οι ικανές ποσότητες που επιτρέπουν στο ελικόπτερο:

2.3.6.3.1 Όταν δεν απαιτείται ελικοδρόμιο εναλλαγής, από την άποψη του 2.3.4.1 α), να πετάξει προς το ελικοδρόμιο προς το οποίο έχει σχεδιαστεί η πτήση, και μετά από εκεί:

α) να πετάξει 30 λεπτά με ταχύτητα κράτησης στα 450 μ. (1.500 πόδια) πάνω από το ελικοδρόμιο προορισμού υπό συνθήκες τυπικής θερμοκρασίας και να προσεγγίσει και να προσγειωθεί, και

β) να έχει πρόσθετη ποσότητα καυσίμου, ικανή να καλύψει την αυξημένη κατανάλωση εφόσον συμβεί οποιοδήποτε ενδεχόμενο έκτακτης ανάγκης που καθορίζεται από τον αερομεταφορέα προς ικανοποίηση του Κράτους του Αερομεταφορέα.

2.3.6.3.2 Όταν απαιτείται ελικοδρόμιο εναλλαγής, να πετάξει προς και να εκτελέσει προσέγγιση, και αποτυχημένη προσέγγιση, προς το ελικοδρόμιο προς το οποίο έχει σχεδιαστεί η πτήση, και μετά από εκεί:

α) να πετάξει προς το ελικοδρόμιο εναλλαγής που ορίζεται στο σχέδιο πτήσεως, και μετά

β) να πετάξει 30 λεπτά με ταχύτητα κράτησης στα 450 μ. (1.500 πόδια) πάνω από το ελικοδρόμιο προορισμού υπό συνθήκες τυπικής θερμοκρασίας και να προσεγγίσει και να προσγειωθεί, και

γ) να έχει πρόσθετη ποσότητα καυσίμου, ικανή να καλύψει την αυξημένη κατανάλωση εφόσον συμβεί οποιοδήποτε ενδεχόμενο έκτακτης ανάγκης που καθορίζεται από τον αερομεταφορέα προς ικανοποίηση του Κράτους του Αερομεταφορέα.

2.3.6.3.3 Όταν δεν διατίθεται κατάλληλο ελικοδρόμιο εναλλαγής, από την άποψη του 2.3.4.1 β), να πετάξει προς το ελικοδρόμιο προς το οποίο έχει σχεδιαστεί η πτήση και μετά από εκεί για περίοδο δύο ωρών με ταχύτητα κράτησης.

2.3.6.4 Κατά τον υπολογισμό καυσίμου και λαδιού που απαιτούνται στο 2.3.6.1, τουλάχιστον τα ακόλουθα πρέπει να εξετάζονται:

α) πρόγνωση μετεωρολογικών συνθηκών,

β) αναμενόμενες διαδρομές ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και καθυστερήσεις κυκλοφορίας,

γ) για πτήσεις IFR, μια ενόργανη προσέγγιση στο ελικοδρόμιο προορισμού, που περιλαμβάνει αποτυχημένη προσέγγιση,

δ) οι διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης για απώλεια συμπίεσης, όπου έχουν εφαρμογή, ή βλάβη μιας μονάδας ισχύος κατά τη διαδρομή, και

ε) όποιες άλλες καταστάσεις που ενδεχομένως θα καθυστερούσαν την προσγείωση του ελικοπτέρου ή θα αύξαναν την κατανάλωση καυσίμου ή/και λαδιού.

Σημείωση.- Τίποτε στο 2.3.6 δεν εμποδίζει την τροποποίηση ενός σχεδίου πτήσεως κατά την πτήση προκειμένου να επανασχεδιασθεί η πτήση προς άλλο ελικοδρόμιο, υπό τον όρο ότι οι απαιτήσεις του 2.3.6 είναι δυνατόν θα καλυφθούν από το σημείο όπου η πτήση επανασχεδιάστηκε.

2.3.7 Ανεφοδιασμός καυσίμου με επιβάτες επιβιβασμένους ή στροφεία που περιστρέφονται

Σύσταση.- Ένα ελικόπτερο δεν πρέπει να ανεφοδιάζεται με καύσιμο, όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι, αποβιβάζονται ή το στροφείο περιστρέφεται, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει λάβει συγκεκριμένη εξουσιοδότηση από το Κράτος του Αερομεταφορέα εκθέτοντας τις συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να εκτελεσθεί τέτοιος ανεφοδιασμός.

Σημείωση 1.- Οι διατάξεις που αφορούν τον ανεφοδιασμό αεροσκαφών με καύσιμα περιέχονται στο Παράρτημα 14, Τόμος Ι, και καθοδήγηση για πρακτικές ασφαλούς ανεφοδιασμού με καύσιμα περιέχεται στο Airport Services Manual (Doc p137),Μέρη 1 και 8.

Σημείωση 2.- Επιπρόσθετα προληπτικά μέτρα απαιτούνται, όταν γίνεται ανεφοδιασμός με καύσιμα διαφορετικά από την αεροπορική κηροζίνη ή όταν ο ανεφοδιασμός έχει ως αποτέλεσμα μείγμα αεροπορικής κηροζίνης με άλλα αεροπορικά καύσιμα στροβιλοκινητήρων, ή όταν χρησιμοποιείται ανοιχτή γραμμή.

2.3.8 Ανεφοδιασμός οξυγόνου

Σημείωση.- Ύψη κατά προσέγγιση στην Τυπική Ατμόσφαιρα τα οποία αντιστοιχούν στις τιμές της απόλυτης πίεσης που χρησιμοποιούνται στο κείμενο είναι τα ακόλουθα:

Απόλυτη πίεση	Μέτρα	Πόδια
700 hPa	3.000	10.000
620 hPa	4.000	13.000
376 hPa	7.600	25.000

2.3.8.1 Πτήση που πρόκειται να λειτουργήσει σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση στα διαμερίσματα προσωπικού θα είναι λιγότερο από 700 hPa, δεν πρέπει να αρχίζει, εκτός εάν μεταφέρεται επαρκές αναπνευστικό οξυγόνο αποθηκευμένο για να παρέχει:

α) όλα τα μέλη του πληρώματος και 10 τοις εκατό των επιβατών για όποια περίοδο πάνω από 30 λεπτά που η πίεση στα διαμερίσματα που καταλαμβάνονται από αυτούς θα είναι μεταξύ 700 hPa και 620 hPa,

β) το πλήρωμα και τους επιβάτες για οποιαδήποτε περίοδο που η ατμοσφαιρική πίεση στα διαμερίσματα που καταλαμβάνονται από αυτούς θα είναι λιγότερη από 620 hPa.

2.3.8.2 Πτήση που πρόκειται να λειτουργήσει με ελικόπτερο που διαθέτει συμπίεση δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν μεταφέρεται επαρκής ποσότητα αποθηκευμένου αναπνευστικού οξυγόνου, για να εφοδιάσει όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες, όπως απαιτείται από τις περιστάσεις για την πτήση που επιχειρείται, στην περίπτωση απώλειας συμπίεσης, για όποια περίοδο που η ατμοσφαιρική πίεση σε οποιοδήποτε διαμερίσματα που καταλαμβάνεται από αυτούς θα είναι λιγότερη από 700 hPa. Επιπλέον, όταν το ελικόπτερο λειτουργεί σε ύψη πτήσεως στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι λιγότερη από 376 hPa και δεν μπορεί να κατέλθει ασφαλώς σε ύψος πτήσεως στο οποίο η ατμοσφαιρική πίεση είναι ίση με 620 hPa εντός τεσσάρων λεπτών, θα πρέπει να υπάρχει απόθεμα όχι λιγότερο από 10 λεπτά για τους καταλαμβάνοντας το διαμέρισμα επιβατών.

2.4 Διαδικασίες κατά την πτήση

2.4.1 Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου

2.4.1.1 Μια πτήση δεν πρέπει να συνεχίζεται προς το ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, εκτός εάν οι τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι κατά τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης, μπορεί να πραγματοποιηθεί προσγείωση σε αυτό το ελικοδρόμιο ή σε ένα τουλάχιστον ελικοδρόμιο εναλλαγής, σε συμμόρφωση με τα επιχειρησιακά ελάχιστα, που καθορίζονται σύμφωνα με το 2.2.7.1.

2.4.1.2 Μια ενόργανη προσέγγιση δεν πρέπει να συνεχίζεται πέραν από το σημείο εξωτερικού ραδιοσημαντήρα σε περίπτωση προσέγγισης ακριβείας, ή κάτω από τα 300 μ. (1.000 πόδια) άνωθεν του ελικοδρομίου σε περίπτωση προσέγγισης μη ακριβείας, εκτός εάν η αναφερθείσα ορατότητα ή το RVR ελέγχου είναι πάνω από τα καθορισμένα ελάχιστα.

2.4.1.3 Εάν, μετά τη διέλευση από το σημείο εξωτερικού ραδιοσημαντήρα σε περίπτωση προσέγγισης ακριβείας, ή μετά την κάθοδο κάτω από τα 300 μ. (1.000 πόδια) άνωθεν ελικοδρομίου σε περίπτωση προσέγγισης μη ακριβείας, η αναφερθείσα ορατότητα ή το RVR ελέγχου πέφτει κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα, η προσέγγιση μπορεί να συνεχισθεί έως το DA/H ή το MDA/H. Σε κάθε περίπτωση, το ελικόπτερο δεν πρέπει να συνεχίσει την προσέγγιση για προσγείωση σε οποιοδήποτε ελικοδρόμιο πέραν ενός σημείου, στο οποίο τα όρια των επιχειρησιακών ελαχίστων που καθορίζονται για εκείνο το ελικοδρόμιο θα παραβιασθούν.

2.4.2 Μετεωρολογικές παρατηρήσεις.

Σημείωση.- Οι διαδικασίες εκτέλεσης μετεωρολογικών παρατηρήσεων επί αεροσκάφους εν πτήσει και για καταγραφή και αναφορά τους περιέχονται στο Παράρτημα 3, το PANS-ATM (Doc 4444) και τις κατάλληλες Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

2.4.3 Επικίνδυνες καταστάσεις πτήσεως.

Οι επικίνδυνες καταστάσεις πτήσεως που αντιμετωπίζονται, πέραν από εκείνες που σχετίζονται με μετεωρολογικές συνθήκες, πρέπει να αναφέρονται στον κατάλληλο αεροναυτικό σταθμό το ταχύτερο δυνατό. Οι αναφορές αυτές πρέπει να δίδουν εκείνες τις λεπτομέρειες που είναι σχετικές με την ασφάλεια άλλων αεροσκαφών.

2.4.4 Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης στις θέσεις εργασίας τους

2.4.4.1 Απογείωση και προσγείωση. Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο πρέπει να είναι στις θέσεις τους.

2.4.4.2 Κατά τη διαδρομή. Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο πρέπει να παραμένουν στις θέσεις τους, εκτός εάν η απουσία τους είναι αναγκαία για την εκτέλεση καθηκόντων σε σχέση με την πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου ή για φυσιολογικές ανάγκες.

2.4.4.3 Ζώνες καθίσματος. Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν τις ζώνες καθίσματος δεμένες, όταν είναι στις θέσεις τους.

2.4.4.4 Ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας. Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που καταλαμβάνει μια θέση χειριστή πρέπει να έχει τους ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας δεμένους κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης. Όλα τα άλλα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν τους ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας δεμένους κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης, εκτός εάν οι ιμάντες των ώμων εμποδίζουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, οπότε οι ιμάντες των ώμων μπορεί να λυθούν αλλά οι ζώνες καθίσματος πρέπει να παραμένουν δεμένες.

Σημείωση.- Οι ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας περιλαμβάνουν ιμάντες ώμων και ζώνη καθίσματος οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα.

2.4.5 Χρήση οξυγόνου

Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, όταν εμπλέκονται στην εκτέλεση καθηκόντων αναγκαίων για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου εν πτήσει, πρέπει να χρησιμοποιούν αναπνευστικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε επικρατούν συνθήκες για τις οποίες απαιτείται η τροφοδότησή του στο 2.3.8.1 ή 2.3.8.2.

2.4.6 Εξασφάλιση του πληρώματος θαλάμου επιβατών και των επιβατών σε αεροσκάφη με συμπίεση σε περίπτωση απώλειας συμπίεσης.

Σύσταση.- Το πλήρωμα θαλάμου επιβατών θα πρέπει να προφυλάσσεται, ώστε να εξασφαλισθεί λογική πιθανότητα της διατήρησης των αισθήσεών του κατά την διάρκεια οποιασδήποτε καθόδου έκτακτης ανάγκης η οποία μπορεί να είναι απαραίτητη στην περίπτωση απώλειας συμπίεσης και, επιπλέον, θα πρέπει να διαθέτουν εκείνα τα μέσα προστασίας που θα τους δώσουν την δυνατότητα να παρέχουν πρώτες βοήθειες στους επιβάτες, όταν σταθεροποιηθεί η πτήση μετά την έκτακτη ανάγκη. Οι επιβάτες θα πρέπει να προφυλαχθούν από εκείνες τις συσκευές ή επιχειρησιακές διαδικασίες που θα εξασφαλίσουν λογική πιθανότητα επιβίωσής τους από τα συμπτώματα υποξίας στην περίπτωση απώλειας συμπίεσης.

Σημείωση.- Δεν είναι βέβαιο ότι το πλήρωμα θαλάμου επιβατών θα μπορεί πάντοτε να παρέχει βοήθεια στους επιβάτες κατά τη διάρκεια διαδικασιών καθόδου έκτακτης ανάγκης που πιθανόν να απαιτούνται στην περίπτωση απώλειας συμπίεσης.

2.4.7 Επιχειρησιακές οδηγίες κατά την πτήση.

Οι επιχειρησιακές οδηγίες που αφορούν αλλαγή στο σχέδιο πτήσεως ATS πρέπει, όταν έχει εφαρμογή, να συντονίζονται με την αρμόδια μονάδα ATS πριν εκπεμφθούν προς το ελικόπτερο.

Σημείωση.- Όταν ο ανωτέρω συντονισμός δεν είναι δυνατός, οι επιχειρησιακές οδηγίες δεν απαλλάσσουν το χειριστή από την ευθύνη να εξασφαλίσει κατάλληλη εξουσιοδότηση από μονάδα ATS, εάν έχει εφαρμογή, πριν εκτελέσει αλλαγή στο σχέδιο πτήσεως.

2.4.8 Διαδικασίες ενόργανης πτήσεως

2.4.8.1 Μια ή περισσότερες διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης που εξυπηρετούν κάθε περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης ή ελικοδρόμιο που χρησιμοποιείται για ενόργανες πτητικές λειτουργίες πρέπει να εγκρίνεται και δημοσιεύεται από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, ή από το Κράτος που είναι υπεύθυνο για το ελικοδρόμιο, όταν βρίσκεται εκτός της επικράτειας οποιουδήποτε Κράτους.

2.4.8.2 Όλα τα ελικόπτερα που λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων πρέπει να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης που εγκρίνονται από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, ή από το Κράτος που είναι υπεύθυνο για το ελικοδρόμιο, όταν βρίσκεται εκτός της επικράτειας οποιουδήποτε Κράτους.

Σημείωση 1.- Οι επιχειρησιακές διαδικασίες που συνιστώνται για την καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού που εμπλέκεται σε πτητικές λειτουργίες ενόργανης πτήσεως περιγράφονται στο PANS-OPS (Doc 8168), Τόμος I.

Σημείωση 2.- Κριτήρια για την εκπόνηση διαδικασιών ενόργανης πτήσεως για την καθοδήγηση των εμπειρογνωμόνων που εκπονούν διαδικασίες παρέχονται στο PANS-OPS (Doc 8168), Τόμος II.

2.4.9 Διαδικασίες λειτουργίας ελικοπτέρου για την ελάττωση θορύβου

Σύσταση.- Οι διαδικασίες ελάττωσης θορύβου που καθορίζονται από αερομεταφορέα για οποιοδήποτε τύπο ελικοπτέρου θα πρέπει να είναι ίδιες για όλα τα ελικόπτερα.

2.5 Καθήκοντα κυβερνήτη

2.5.1 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για την πτητική λειτουργία και την ασφάλεια του ελικοπτέρου και για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου επί του ελικοπτέρου, από τη στιγμή που οι κινητήρες εκκινήσουν μέχρι τη στιγμή που το ελικόπτερο ακινητοποιείται οριστικά στο τέλος της πτήσεως, με τους κινητήρες κρατημένους και τα πτερύγια του στροφείου σταματημένα.

2.5.2 Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών που καθορίζονται στο 2.2.5 εφαρμόζονται λεπτομερώς.

2.5.3 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος να ενημερώσει την πλησιέστερη κατάλληλη αρχή με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο για κάθε ατύχημα που εμπλέκει το ελικόπτερο, που έχει ως αποτέλεσμα σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο οποιουδήποτε προσώπου ή σοβαρή ζημιά στο ελικόπτερο ή σε περιουσία.

Σημείωση.- Ορισμός του όρου «σοβαρός τραυματισμός» περιέχεται στο Παράρτημα 13.

2.5.4 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος να αναφέρει όλες τις γνωστές ή ύποπτες βλάβες του ελικοπτέρου προς τον αερομεταφορέα, κατά τον τερματισμό της πτήσης.

2.5.5 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για το μητρώο καταγραφής πτήσης ή τη γενική δήλωση που περιέχει τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο 9.4.1.

Σημείωση.- Δυνάμει της Απόφασης Α10-36 της Δεκάτης Σύσκεψης της Συνέλευσης (Καράκας, Ιούνιος-Ιούλιος 1956) «η γενική δήλωση, [που περιγράφεται στο Παράρτημα 9] όταν συντάσσεται έτσι ώστε να περιλάβει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται από το Άρθρο 34 [της

Σύμβασης της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας] σχετικά με το μητρώο καταγραφής πτήσης, μπορεί να θεωρηθεί από τα Συμβαλλόμενα Κράτη ότι είναι αποδεκτή μορφή του μητρώο καταγραφής πτήσης».

2.6 Καθήκοντα επιμελητή πτήσεων

2.6.1 Ένας επιμελητής πτήσεων σε συνδυασμό με μέθοδο ελέγχου και επίβλεψης πτητικών λειτουργιών σύμφωνα προς το. 2.2.1.4 πρέπει να:

α) βοηθά τον κυβερνήτη στην προετοιμασία της πτήσης και να παρέχει τις σχετικές πληροφορίες,

β) βοηθά τον κυβερνήτη στην προετοιμασία του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσεως και του σχεδίου πτήσεως ATS, υπογράφει όταν προβλέπεται και καταθέτει το σχέδιο πτήσεως ATS στην αρμόδια μονάδα ATS, και

γ) εφοδιάζει τον κυβερνήτη κατά την πτήση, με κατάλληλα μέσα, με πληροφορίες, οι οποίες ενδεχομένως να είναι αναγκαίες για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

2.6.2 Στην περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ο επιμελητής πτήσεων πρέπει να:

α) ενεργοποιήσει εκείνες τις διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, ενώ αποφεύγει να κάνει οποιαδήποτε ενέργεια που θα μπορούσε να δημιουργήσει σύγχυση με τις διαδικασίες ATC, και

β) μεταβιβάζει στον κυβερνήτη τις πληροφορίες που σχετίζονται με την ασφάλεια, που ενδέχεται να είναι απαραίτητες για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης, και περιλαμβάνουν πληροφορίες που σχετίζονται με οποιεσδήποτε τροποποιήσεις του σχεδίου πτήσεως οι οποίες είναι αναγκαίες στην εξέλιξη της πτήσεως.

Σημείωση.- Είναι εξ ίσου σημαντικό να μεταβιβάζει ο κυβερνήτης όμοιες πληροφορίες προς τον επιμελητή πτήσεως κατά την εξέλιξη της πτήσης, ιδιαιτέρως στο πλαίσιο των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

2.7 Χειραποσκευές

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι αποσκευές, που μεταφέρονται επί ελικοπτέρου και φέρονται στην καμπίνα επιβατών, αποθηκεύονται επαρκώς και με ασφάλεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

3.1 Γενικά

3.1.1 Τα ελικόπτερα πρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με ένα περιεκτικό και λεπτομερή κώδικα επιδόσεων που έχει καθιερωθεί από το Κράτος Νηολόγησης σε συμμόρφωση με τα ισχύοντα Πρότυπα του παρόντος Κεφαλαίου.

3.1.2 Τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3 πρέπει να επιχειρούν μόνο σε συνθήκες καιρού και φωτός, και επί τέτοιων διαδρομών και εκτροπών από αυτές, που επιτρέπουν να εκτελεσθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα. Οι συνθήκες της παρούσας παραγράφου έχουν επίσης εφαρμογή στα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 2 πριν από το καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση και μετά από το καθορισμένο σημείο πριν από την προσγείωση.

3.1.3 Σύσταση.- Για ελικόπτερα για τα οποία το Μέρος IV του Παραρτήματος 8 δεν έχει εφαρμογή λόγω της εξαίρεσης που προβλέπεται στο Άρθρο 41 της Σύμβασης, το Κράτος Νηολόγησης θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι το επίπεδο επιδόσεων που προσδιορίζεται στο 3.2 θα καλύπτεται κατά το πρακτικώς δυνατό.

3.1.4 Μόνο τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 πρέπει να επιτρέπεται να επιχειρούν από υπερυψωμένα ελικοδρόμια σε πυκνοκατοικημένες περιοχές.

3.1.5 Σύσταση.- Τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3 δεν θα πρέπει να επιτρέπεται να επιχειρούν από υπερυψωμένα ελικοδρόμια ή ελικοδρόμια εξέδρας.

3.2 Εφαρμογή σε ελικόπτερα πιστοποιημένα σύμφωνα με το Μέρος IV του Παραρτήματος 8

3.2.1 Τα Πρότυπα που περιέχονται στα 3.2.2 έως και 3.2.7 έχουν εφαρμογή στα ελικόπτερα στα οποία έχει εφαρμογή το Μέρος IV του Παραρτήματος 8.

Σημείωση.- Τα ακόλουθα Πρότυπα δεν περιλαμβάνουν ποσοτικές προδιαγραφές συγκρίσιμες με εκείνες που υπάρχουν στους εθνικούς κώδικες πτητικής ικανότητας. Σύμφωνα με το 3.1.1, θα πρέπει να συμπληρωθούν από εθνικές απαιτήσεις που εκπονούνται από τα Συμβαλλόμενα Κράτη.

3.2.2 Το επίπεδο επιδόσεων που ορίζεται από τα κατάλληλα μέρη του περιεκτικού και λεπτομερούς εθνικού κώδικα, που αναφέρεται στο 3.1.1 για τα ελικόπτερα που προσδιορίζονται στο 3.2.1, πρέπει να είναι τουλάχιστον ουσιωδώς αντίστοιχο με το γενικό επίπεδο που ενσωματώνεται στα Πρότυπα του παρόντος Κεφαλαίου.

Σημείωση.- Το Συνημμένο Α περιέχει καθοδηγητική ύλη, η οποία δείχνει με παράδειγμα το επίπεδο επίδοσης, που προβλέπεται από τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές του παρόντος κεφαλαίου.

3.2.3 Ένα ελικόπτερο πρέπει να επιχειρεί σε συμμόρφωση με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας και εντός των εγκεκριμένων περιορισμών λειτουργίας που παρέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως.

3.2.4 Το Κράτος Νηολόγησης πρέπει να λάβει εκείνα τα προληπτικά μέτρα που είναι λογικώς ικανά να εξασφαλίσουν ότι το γενικό επίπεδο ασφαλείας, που προβλέπεται από αυτές τις διατάξεις, τηρείται κάτω από όλες τις αναμενόμενες επιχειρησιακές συνθήκες, περιλαμβάνοντας εκείνες που δεν καλύπτονται ειδικώς από τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου.

3.2.5 Μια πτήση δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν οι πληροφορίες επιδόσεων που παρέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως δείχνουν ότι τα Πρότυπα των 3.2..6 και 3.2.7 μπορούν να καλυφθούν για την πτήση που θα εκτελεσθεί.

3.2.6 Με την εφαρμογή των Προτύπων του παρόντος κεφαλαίου, πρέπει να ληφθεί μέριμνα για όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν σημαντικά τις επιδόσεις του ελικοπτέρου (όπως: μάζα, διαδικασίες λειτουργίας, βαρομετρικό ύψος κατάλληλο για το υψόμετρο της περιοχής επιχειρήσεων, θερμοκρασία, άνεμος και κατάσταση της επιφάνειας). Τέτοιοι παράγοντες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη άμεσα ως επιχειρησιακές παράμετροι ή έμμεσα μέσω ανοχών ή περιθωρίων, τα οποία ενδεχομένως να παρέχονται στον προγραμματισμό των στοιχείων επιδόσεων ή τον περιεκτικό και λεπτομερή κώδικα επιδόσεων, σύμφωνα με τον οποίο επιχειρεί το ελικόπτερο.

3.2.7 Περιορισμοί μάζας

α) Η μάζα του ελικοπτέρου κατά την έναρξη της απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μάζα με την

οποία συμμορφώνεται το 3.2.7.1, ούτε τη μάζα με την οποία συμμορφώνονται τα 3.2.7.2 και 3.2.7.3, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς η πτήση εξελίσσεται, και για την απόρριψη καυσίμου που προβλέπεται από την εφαρμογή του 3.2.7.2 και σε σχέση με τα ελικοδρόμια εναλλαγής, των 3.2.7 γ) και 3.2.7.3.

β) Σε καμιά περίπτωση η μάζα κατά την έναρξη της απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης για το βαρομετρικό ύψος και τη θερμοκρασία που είναι κατάλληλα για το υψόμετρο της περιοχής επιχειρήσεων, και, εάν χρησιμοποιείται ως παράμετρος για να προσδιοριστεί η μεγίστη μάζα απογείωσης, οποιαδήποτε άλλη ατμοσφαιρική κατάσταση.

γ) Σε καμιά περίπτωση η υπολογιζόμενη μάζα για τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης στον προορισμό και σε κάθε ελικοδρόμιο εναλλαγής, δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως για το βαρομετρικό ύψος και τη θερμοκρασία που ταιριάζει στο υψόμετρο εκείνων των περιοχών επιχειρήσεων, και, εάν χρησιμοποιείται ως παράμετρος για να προσδιοριστεί η μέγιστη μάζα προσγείωσης, οποιαδήποτε άλλη ατμοσφαιρική κατάσταση.

δ) Σε καμιά περίπτωση η μάζα κατά την έναρξη της απογείωσης, ή κατά τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης στον προορισμό και σε οποιοδήποτε ελικοδρόμιο εναλλαγής, δεν πρέπει να υπερβαίνει τη σχετική μέγιστη μάζα, για την οποία έχει επιδειχθεί συμμόρφωση με τα ισχύοντα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου του Παραρτήματος 16, Τόμος Ι, εκτός εάν άλλως εξουσιοδοτείται σε εξαιρετικές περιπτώσεις για μια συγκεκριμένη περιοχή επιχειρήσεων όπου δεν υπάρχει πρόβλημα ενόχλησης θορύβου, από την αρμόδια αρχή του Κράτους στο οποίο βρίσκεται η περιοχή επιχειρήσεων.

3.2.7.1 Φάση απογείωσης και αρχικής ανόδου

3.2.7.1.1 Για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1. Το ελικόπτερο πρέπει να έχει τη δυνατότητα, στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος στο ή πριν από το αποφασιστικό σημείο απογείωσης, να διακόψει την απογείωση και να σταματήσει εντός της διαθέσιμης περιοχής ματαίωσης απογείωσης, ή, στην περίπτωση που συμβεί η βλάβη στο ή μετά το αποφασιστικό σημείο απογείωσης, να συνεχίσει την απογείωση και μετά να ανέβει, αποφεύγοντας όλα τα εμπόδια κατά μήκος του ίχνους πτήσεως με επαρκές περιθώριο, μέχρις ότου το ελικόπτερο είναι σε θέση να συμμορφωθεί με το 3.2.7.2.1.

3.2.7.1.2 Για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 2. Το ελικόπτερο πρέπει να έχει τη δυνατότητα, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, να αποφύγει όλα τα εμπόδια κατά μήκος του ίχνους πτήσεως με επαρκές περιθώριο, μέχρις ότου είναι σε θέση να συμμορφωθεί με το 3.2.7.2.1. Το ελικόπτερο πρέπει να έχει τη δυνατότητα, στην περίπτωση που η κρίσιμη μονάδα ισχύος παύσει να λειτουργεί οποιαδήποτε στιγμή μετά την άφιξη στο καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση, να συνεχίσει την απογείωση και την αρχική άνοδο και να αποφύγει όλα τα εμπόδια κατά μήκος του ίχνους πτήσεως με επαρκές περιθώριο, μέχρις ότου είναι σε θέση να συμμορφωθεί με το 3.2.7.2.1. Πριν από το καθορισμένο σημείο, η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος μπορεί να είναι η αιτία, ώστε το ελικόπτερο να προσγειωθεί αναγκαστικά, επομένως πρέπει να έχουν εφαρμογή οι συνθήκες που αναφέρονται στο 3.1.2 πριν από το καθορισμένο σημείο.

3.2.7.1.3 Για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3. Το ελικόπτερο πρέπει να έχει τη δυνατότητα, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, να αποφύγει όλα τα εμπόδια κατά μήκος του ίχνους πτήσεως με επαρκές περιθώριο, μέχρις ότου είναι σε θέση να συμμορφωθεί με το 3.2.7.2.2. Σε οποιοδήποτε σημείο του ίχνους πτήσεως, η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος μπορεί να είναι η αιτία, ώστε το ελικόπτερο να προσγειωθεί αναγκαστικά, επομένως πρέπει να έχουν εφαρμογή οι συνθήκες που αναφέρονται στο 3.1.2.

3.2.7.2 Φάση κατά τη διαδρομή

3.2.7.2.1 Για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 και Κατηγορίας 2. Το ελικόπτερο πρέπει να έχει τη δυνατότητα, στην περίπτωση που η κρίσιμη μονάδα ισχύος παύσει να λειτουργεί σε οποιοδήποτε σημείο της φάσης κατά τη διαδρομή, να συνεχίσει την πτήση έως μια περιοχή επιχειρήσεων, στην οποία πληρούνται το Πρότυπο του 3.2.7.3.1 για ελικόπτερα Κατηγορίας 1, ή το Πρότυπο του 3.2.7.3.2 για ελικόπτερα Κατηγορίας 2, χωρίς να πετάξουν κάτω από το κατάλληλο ελάχιστο ύψος πτήσεως σε οποιοδήποτε σημείο. Στην περίπτωση ελικοπτέρων που έχουν τρεις ή περισσότερες μονάδες ισχύος, σε οποιοδήποτε τμήμα της διαδρομής όπου η τοποθεσία κατάλληλων ενδιάμεσων περιοχών επιχειρήσεων και η συνολική διάρκεια της πτήσης είναι τέτοια, ώστε η πιθανότητα μιας δεύτερης μονάδας ισχύος να παύσει να λειτουργεί, πρέπει να επιτρέπονται, εάν το γενικό επίπεδο ασφαλείας που επιβάλλεται από το Πρότυπο του παρόντος κεφαλαίου πρόκειται να διατηρηθεί, το ελικόπτερο πρέπει να έχει τη δυνατότητα, στην περίπτωση που οποιεσδήποτε δύο μονάδες ισχύος παύσουν να λειτουργούν, να συνεχίσει την πτήση προς κατάλληλη περιοχή επιχειρήσεων και να προσγειωθεί σε αυτήν.

3.2.7.2.2 Για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3. Το ελικόπτερο πρέπει να έχει τη δυνατότητα, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, να συνεχίσει κατά μήκος της προτιθέμενης διαδρομής ή των σχεδιασμένων εκτροπών, χωρίς να πετάξουν κάτω από το κατάλληλο ελάχιστο ύψος πτήσεως σε οποιοδήποτε σημείο. Σε οποιοδήποτε σημείο του ίχνους πτήσεως, η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος μπορεί να είναι η αιτία, ώστε το ελικόπτερο να προσγειωθεί αναγκαστικά, επομένως πρέπει να έχουν εφαρμογή οι συνθήκες που αναφέρονται στο 3.1.2.

3.2.7.3 Φάση προσέγγισης και προσγείωσης

3.2.7.3.1 Για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1. Στην περίπτωση που η κρίσιμη μονάδα ισχύος παύσει να λειτουργεί σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη φάση προσέγγισης και προσγείωσης, πριν από το αποφασιστικό σημείο προσγείωσης, το ελικόπτερο πρέπει, στον προορισμό και στο ελικοδρόμιο εναλλαγής, μετά την αποφυγή όλων των εμποδίων στο ίχνος προσέγγισης με περιθώριο ασφαλείας, να είναι ικανό να προσγειωθεί και να σταματήσει εντός της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης ή να εκτελεί αποτυχημένη προσγείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσεως με επαρκές περιθώριο ισοδύναμο με εκείνο που καθορίζεται στο 3.2.7.1.1. Στην περίπτωση που η βλάβη συμβεί μετά το αποφασιστικό σημείο προσγείωσης, το ελικό-

πτερο πρέπει να έχει τη δυνατότητα να προσγειωθεί και να σταματήσει εντός της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης.

3.2.7.3.2 Για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 2. Με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, το ελικόπτερο πρέπει, στον προορισμό και στο ελικοδρόμιο εναλλαγής, μετά την αποφυγή όλων των εμποδίων στο ίχνος προσέγγισης με περιθώριο ασφαλείας, να είναι ικανό να προσγειωθεί και να σταματήσει εντός της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης ή να εκτελεί αποτυχημένη προσγείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσεως με επαρκές περιθώριο ισοδύναμο με εκείνο που καθορίζεται στο 3.2.7.1.2. Στην περίπτωση που η κρίσιμη μονάδα ισχύος παύσει να λειτουργεί πριν από το καθορισμένο σημείο πριν την προσγείωση, ισχύουν οι ίδιες προδιαγραφές. Μετά από το καθορισμένο σημείο, η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος μπορεί να είναι η αιτία, ώστε το ελικόπτερο να προσγειωθεί αναγκαστικά, επομένως πρέπει να έχουν εφαρμογή οι συνθήκες που αναφέρονται στο 3.1.2.

3.2.7.3.3 Για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3. Με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, το ελικόπτερο πρέπει, στον προορισμό και στο ελικοδρόμιο εναλλαγής, μετά την αποφυγή όλων των εμποδίων στο ίχνος προσέγγισης με περιθώριο ασφαλείας, να είναι ικανό να προσγειωθεί και να σταματήσει εντός της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης ή να εκτελεί αποτυχημένη προσγείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσεως με επαρκές περιθώριο ισοδύναμο με εκείνο που καθορίζεται στο 3.2.7.1.3. Μετά από το καθορισμένο σημείο, η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος μπορεί να είναι η αιτία, ώστε το ελικόπτερο να προσγειωθεί αναγκαστικά, επομένως πρέπει να έχουν εφαρμογή οι συνθήκες που αναφέρονται στο 3.1.2.

Σημείωση.- Το «επαρκές περιθώριο» που αναφέρεται σε αυτές τις διατάξεις, και έχει εφαρμογή σε όλες τις τάξεις επιδόσεων, εξηγείται από τα παραδείγματα που περιλαμβάνονται στο Συνημμένο Α του παρόντος Παραρτήματος.

3.3 Στοιχεία εμποδίων

3.3.1 Τα στοιχεία εμποδίων πρέπει να παρέχονται για να δώσουν τη δυνατότητα στον αερομεταφορέα να εκπονήσει διαδικασίες συμμόρφωσης με τα 3.2.7.1 και 3.2.7.3.

Σημείωση.- Βλέπε το Παράρτημα 4 και το Παράρτημα 15 για μεθόδους παρουσίασης συγκεκριμένων στοιχείων εμποδίων.

3.3.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να λάβει υπόψη την ακρίβεια χαρτογράφησης, όταν εκτιμά τη συμμόρφωση με τα 3.2.7.1 και 3.2.7.3.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΟΡΓΑΝΑ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΤΗΣΗΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

Σημείωση.- Προδιαγραφές για την προμήθεια εξοπλισμού επικοινωνιών και πλοήγησης ελικοπτέρου περιέχονται στο Κεφάλαιο 5.

4.1 Γενικά

4.1.1 Επιπλέον του απαραίτητου ελάχιστου εξοπλισμού για την έκδοση πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας, τα όργανα, εξοπλισμός και έντυπα πτήσεως, που ορίζονται στις επόμενες παραγράφους, πρέπει να εγκαθίστανται ή φέρονται, κατά περίπτωση, σε ελικόπτερα σύμφωνα με το χρησιμοποιούμενο ελικόπτερο και ως προς τις περιστάσεις υπό τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση. Τα οριζόμενα όργανα και εξοπλισμός, περιλαμβανομένης της εγκατάστασής τους, πρέπει να είναι εγκεκριμένα ή αποδεκτά από το Κράτος Νηολόγησης.

4.1.2 Στο ελικόπτερο πρέπει να φέρεται επικυρωμένο ακριβές αντίγραφο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, που καθορίζεται στο 4.2.1, και αντίγραφο των εξουσιοδοτήσεων, συνθηκών και περιορισμών που είναι σχετικοί με τον τύπο του αεροπλάνου, και εκδόθηκαν σε συσχετισμό με το πιστοποιητικό. Όταν το πιστοποιητικό και οι σχετιζόμενες εξουσιοδοτήσεις, συνθήκες και περιορισμοί εκδίδονται από το Κράτος του Αερομεταφορέα σε γλώσσα διαφορετική από την Αγγλική, πρέπει να περιλαμβάνεται Αγγλική μετάφραση.

Σημείωση.- Καθοδήγηση σχετικά με το πιστοποιητικό και οι σχετιζόμενες εξουσιοδοτήσεις, συνθήκες και περιορισμούς, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνονται σε επιχειρησιακές προδιαγραφές, περιέχεται στο Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335).

4.1.3 Ο αερομεταφορέας πρέπει να περιλάβει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), εγκεκριμένο από το Κράτος του Αερομεταφορέα, ο οποίος θα δώσει τη δυνατότητα στον κυβερνήτη να προσδιορίσει εάν η πτήση μπορεί να αρχίσει ή να συνεχισθεί από οποιαδήποτε ενδιάμεση στάση στην περίπτωση που κάποιο όργανο, εξοπλισμός ή συστήματα παύσουν να λειτουργούν. Εφόσον το Κράτος του Αερομεταφορέα δεν είναι το Κράτος Νηολόγησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο MEL δεν επηρεάζει τη συμμόρφωση του ελικοπτέρου με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας που ισχύουν στο Κράτος Νηολόγησης.

Σημείωση.- Το Συνημμένο Ε περιέχει καθοδήγηση για τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού.

4.1.4 Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει στο επιχειρησιακό επιτελείο και το πλήρωμα διακυβέρνησης ένα εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους, για κάθε τύπο αεροσκάφους που διαθέτει, που περιέχει τις κανονικές, μη κανονικές διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που σχετίζονται με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους. Το εγχειρίδιο πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομέρειες των συστημάτων του αεροσκάφους και των καταλόγων ελέγχου ενεργειών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν. Η σχεδίαση του εγχειριδίου πρέπει να προσέχει τις αρχές ανθρωπίνων παραγόντων.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των αρχών ανθρωπίνων παραγόντων βρίσκεται στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

4.2 Όλα τα ελικόπτερα σε όλες τις πτήσεις

4.2.1 Το ελικόπτερο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με όργανα τα οποία θα δίνουν τη δυνατότητα στο πλήρωμα διακυβέρνησης να ελέγχει το ίχνος πτήσεως του ελικοπτέρου, να εκτελεί οποιουσδήποτε απαιτούμενους διαδικαστικούς ελιγμούς και να παρατηρεί τους περιορισμούς λειτουργίας του ελικοπτέρου στις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

4.2.2 Το ελικόπτερο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με:

α) ένα ή περισσότερα κυτία πρώτων βοηθειών κατάλ-

ληλα για τον αριθμό επιβατών που είναι εξουσιοδοτημένο να μεταφέρει το ελικόπτερο,

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί του περιεχομένου των κυτίων πρώτων βοηθειών παρέχεται στο Συνημμένο Δ.

β) φορητούς πυροσβεστήρες κάποιου τύπου που, όταν αδειάσουν, δεν θα προξενήσουν επικίνδυνη μόλυνση του αέρα εντός του ελικοπτέρου. Τουλάχιστον ένας πρέπει να βρίσκεται:

1) στο διαμέρισμα των χειριστών, και

2) σε κάθε διαμέρισμα επιβατών που είναι ξεχωριστό από το διαμέρισμα των χειριστών και δεν είναι άμεσα προσιτό στο πλήρωμα διακυβέρνησης,

Σημείωση.- Κάθε φορητός πυροσβεστήρας προσαρμοσμένος σύμφωνα με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας του ελικοπτέρου μπορεί να θεωρηθεί ως καθορισμένος.

γ) 1) θέση ή κρεβάτι για κάθε άτομο πάνω από μια ηλικία που καθορίζεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα,

2) ζώνη καθίσματος για κάθε κάθισμα και ζώνη συγκράτησης για κάθε κρεβάτι, και

3) ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας για κάθε κάθισμα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης. Η ζώνη ασφαλείας ώμων για κάθε κάθισμα χειριστή πρέπει να ενσωματώνει μηχανισμό αυτόματης συγκράτησης του κορμού του καθήμενου σε περίπτωση ταχείας επιβράδυνσης,

Σύσταση.- Οι ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας για κάθε κάθισμα χειριστή πρέπει να ενσωματώνουν μηχανισμό για να εμποδίζει την εμπλοκή με τα χειριστήρια ελέγχου πτήσεως σε χειριστή που ξαφνικά αδυνατεί να εκπληρώσει τα καθήκοντά του.

Σημείωση.- Οι ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας περιλαμβάνουν ζώνες ώμων και ζώνη καθίσματος που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα.

δ) τρόπους εξασφάλισης ότι οι ακόλουθες πληροφορίες και οδηγίες μεταβιβάζονται στους επιβάτες:

1) πότε πρέπει να δεθούν οι ζώνες καθίσματος,

2) πότε και πως πρέπει να χρησιμοποιηθεί ο εξοπλισμός οξυγόνου, εάν απαιτείται η μεταφορά οξυγόνου,

3) περιορισμοί καπνίσματος,

4) θέση και χρησιμοποίηση των σωσίβιων γιλέκων ή ισοδύναμων ατομικών συσκευών επίπλευσης, όπου απαιτείται η μεταφορά τους, και

5) θέση και μέθοδος ανοίγματος των εξόδων έκτακτης ανάγκης, και

ε) εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες κατάλληλης αντοχής για αντικατάσταση εκείνων που είναι προσιτές κατά την πτήση.

4.2.3 Το ελικόπτερο πρέπει να μεταφέρει:

α) το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, που ορίζεται στο 2.2.2, ή άλλα τμήματά του που σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες.

β) το εγχειρίδιο πτήσεως του ελικοπτέρου, ή άλλα έγγραφα που περιέχουν στοιχεία επιδόσεων που απαιτούνται για την εφαρμογή του Κεφαλαίου 3 και οποιαδήποτε άλλη πληροφορία απαραίτητη για την πτητική λειτουργία ελικοπτέρου εντός των όρων του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητάς του, εκτός εάν αυτά τα στοιχεία είναι διαθέσιμα στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, και

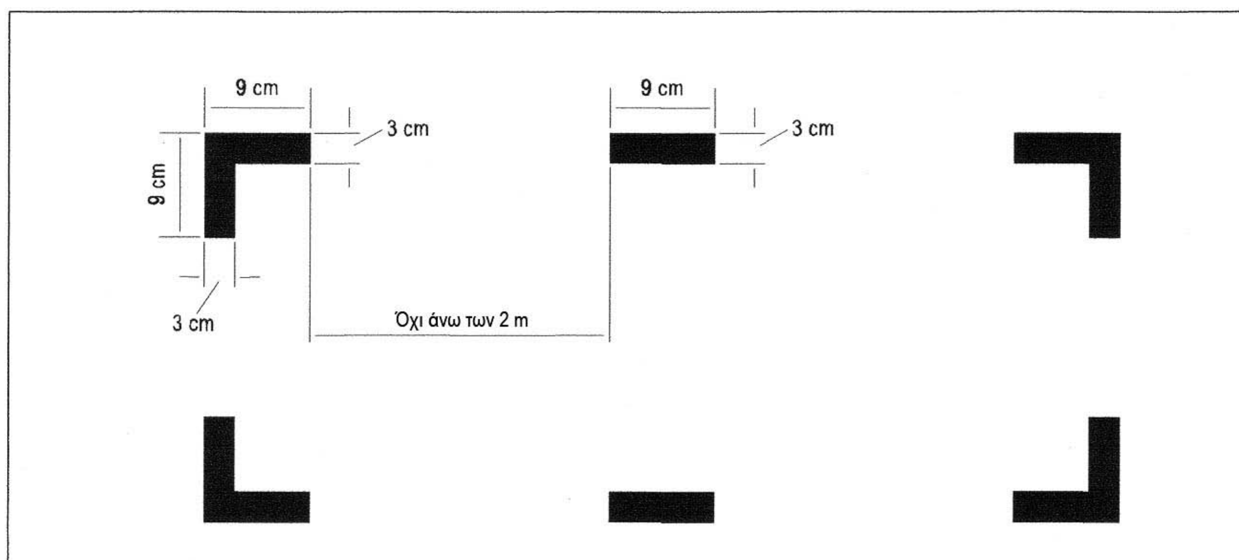
γ) ισχύοντες και κατάλληλους χάρτες για να καλύψουν τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και οποιαδήποτε διαδρομή, κατά μήκος της οποίας είναι λογικό να αναμένεται ότι ενδέχεται να εκτραπεί η πτήση.

4.2.4 Σήμανση σημείων θραύσης ατράκτου

4.2.4.1 Εάν επισημαίνονται σ' ένα ελικόπτερο περιοχές της ατράκτου που είναι κατάλληλες για θραύση από τα μέλη διάσωσης σε έκτακτη ανάγκη, τέτοιες περιοχές πρέπει να έχουν σήμανση όπως φαίνεται παρακάτω (βλέπε το ακόλουθο σχήμα). Το χρώμα των σημάνσεων πρέπει να είναι κόκκινο ή κίτρινο, και εάν είναι απαραίτητο, πρέπει να έχουν άσπρο περίγραμμα για να κάνει αντίθεση με το περιβάλλον.

4.2.4.2 Εάν οι σημάνσεις στις γωνίες απέχουν περισσότερο από 2 μ., ενδιάμεσες γραμμές 9 cm x 3 cm πρέπει να παρεμβάλλονται, έτσι ώστε να μην υπάρχουν περισσότερα από 2 μ. μεταξύ διαδοχικών σημάνσεων.

Σημείωση.- Αυτό το Πρότυπο δεν απαιτεί οποιοδήποτε ελικόπτερο να έχει περιοχές θραύσης ατράκτου.



Σήμανση σημείων θραύσης ατράκτου (Βλέπε 4.2.4)

4.3 Αποτυπωτές πτήσης

Σημείωση 1.- Οι αποτυπωτές πτήσης περιλαμβάνουν δύο συστήματα, έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης (FDR) και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR).

Σημείωση 2.- Συνδυασμός αποτυπωτών (FDR/CVR) μπορεί μόνο να χρησιμοποιείται προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις εξοπλισμού αποτυπωτών πτήσης όπως συγκεκριμένα υποδεικνύονται στο παρόν Παράρτημα.

Σημείωση 3.- Λεπτομερής καθοδήγηση για τους αποτυπωτές πτήσης περιλαμβάνεται στο Συνημμένο Β.

4.3.1 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - τύποι

4.3.1.1 Ο FDR τύπου IV πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για να καθορίζονται με ακρίβεια το ίχνος πτήσης του ελικοπτέρου, η ταχύτητα, το ύψος, η ισχύς και λειτουργία του κινητήρα.

4.3.1.2 Ο FDR τύπου V πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για να καθορίζονται με ακρίβεια το ίχνος πτήσης του ελικοπτέρου, η ταχύτητα, το ύψος και η ισχύς του κινητήρα.

4.3.1.3 Η χρήση FDR με χάραξη μεταλλικής ταινίας πρέπει να διακοπεί από την 1η Ιανουαρίου 1995.

4.3.1.4 Σύσταση.- Η χρήση αναλογικών FDR που χρησιμοποιούν διαμόρφωση συχνότητας (FM) πρέπει να διακοπεί την 5η Νοεμβρίου 1998.

4.3.1.4.1 Η χρήση FDR με φωτογραφικό φιλμ πρέπει να διακοπεί από την 1η Ιανουαρίου 2003.

4.3.1.5 Όλα τα ελικόπτερα, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2005, τα οποία χρησιμοποιούν ψηφιακές επικοινωνίες και απαιτείται να φέρουν CVR, πρέπει να καταγράφουν σ' έναν αποτυπωτή πτήσης, όλες τις ψηφιακές επικοινωνίες προς και από το ελικόπτερο. Η ελάχιστη διάρκεια καταγραφής πρέπει να είναι ίση με τη διάρκεια του CVR και πρέπει να συσχετίζεται με το καταγραφέν ακουστικό κομμάτι στο θάλαμο διακυβέρνησης.

4.3.1.5.1 Από την 1η Ιανουαρίου 2007, όλα τα ελικόπτερα, τα οποία χρησιμοποιούν ψηφιακές επικοινωνίες και απαιτείται να φέρουν CVR, πρέπει να καταγράφουν σ' έναν αποτυπωτή πτήσης όλες τις ψηφιακές επικοινωνίες προς και από το ελικόπτερο. Η ελάχιστη διάρκεια καταγραφής πρέπει να είναι ίση με τη διάρκεια του CVR και πρέπει να συσχετίζεται με το καταγραφέν ακουστικό κομμάτι στο θάλαμο διακυβέρνησης.

4.3.1.5.2 Πρέπει να καταγράφονται επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να αντλούν το περιεχόμενο του μηνύματος των ψηφιακών επικοινωνιών, και, οποτεδήποτε είναι πρακτικό, το χρόνο κατά τον οποίο το μήνυμα εμφανίσθηκε στο πλήρωμα ή προήλθε από αυτό.

Σημείωση.- Οι ψηφιακές επικοινωνίες περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε, αυτοματοποιημένη αναγνώριση (ADS), ψηφιακές επικοινωνίες μεταξύ ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και χειριστή (CPDLC), ψηφιακές υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων (D-FIS) και μηνύματα αεροναυτιλιακού επιχειρησιακού ελέγχου (AOC).

4.3.1.6 Σύσταση.- Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 2.700 kg, τα οποία απαιτείται να είναι εξοπλισμένα FDR ή/και CVR, μπορούν εναλλακτικά να είναι εξοπλισμένα με ένα συνδυασμένο αποτυπωτή (FDR/CVR).

4.3.1.7 Ο FDR Τύπου IVA πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται, για να καθορίζουν επακριβώς το ίχνος πτήσης του ελικοπτέρου, την ταχύτητα, τη στάση, την ισχύ κινητήρα, τη διαμόρφωση και τη λειτουργία. Οι παράμετροι που ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου IVA αναφέρονται στις παρακάτω παραγράφους. Οι παράμετροι χωρίς αστερίσκο (*) είναι υποχρεωτικές παράμετροι οι οποίες πρέπει να καταγράφονται. Επιπροσθέτως, οι παράμετροι που προσδιορίζονται με έναν αστερίσκο (*) πρέπει να καταγράφονται, αν μια πηγή στοιχείων πληροφοριών για την παράμετρο χρησιμοποιείται από τα συστήματα του ελικοπτέρου ή από το πλήρωμα διακυβέρνησης για τη λειτουργία του ελικοπτέρου.

4.3.1.7.1 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για ίχνος πτήσης και ταχύτητα:

- Βαρομετρικό ύψος
- Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος
- Εξωτερική θερμοκρασία αέρα
- Πορεία
- Κανονική επιτάχυνση
- Πλευρική επιτάχυνση
- Διαμήκης επιτάχυνση (βασικός άξονας)
- Μέτρηση χρόνου ή σχετικού χρόνου
- Στοιχεία ναυτιλίας*: γωνία έκπτωσης, ταχύτητα ανέμου, διεύθυνση ανέμου, γεωγραφικό πλάτος/ μήκος
- Ραδιοϋψόμετρο*

4.3.1.7.2 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για στάση:

- Στάση πρόνευσης
- Στάση περιστροφής
- Βαθμός εκτροπής

4.3.1.7.3 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για την ισχύ κινητήρα:

- Ισχύς σε κάθε κινητήρα: ταχύτητα ελεύθερου στροβίλου ισχύος (N_f), στροφορμή κινητήρα, ταχύτητα αεριοπαραγωγού (N_g), θέση μοχλών ισχύος του θαλάμου διακυβέρνησης
- Στροφείο: ταχύτητα κύριου στροφείου, πέδη στροφείου
- Πίεση λαδιού κύριου κιβωτίου παρελκομένων*
- Θερμοκρασία λαδιού κιβωτίου οδοντωτών τροχών*: θερμοκρασία λαδιού κύριου κιβωτίου οδοντωτών τροχών, θερμοκρασία λαδιού ενδιάμεσου κιβωτίου οδοντωτών τροχών, θερμοκρασία λαδιού κιβωτίου οδοντωτών τροχών ουραίου στροφείου
- Θερμοκρασία καυσαερίων κινητήρα (T_4)*
- Θερμοκρασία εισόδου στροβίλου (TIT)*

4.3.1.7.4 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για διαμόρφωση:

- Σύστημα προσγείωσης ή θέσης επιλογής συστήματος*
- Ποσότητα καυσίμου*
- Ποσότητα υγρασίας για ανίχνευση παγοποίησης*

4.3.1.7.5 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για την πτητική λειτουργία:

- Χαμηλή πίεση υδραυλικού
- Προειδοποιήσεις
- Κύρια χειριστήρια ελέγχου — δεδομένα εφαρμογής χειρισμών από τον χειριστή ή/και δεδομένα θέσης χειριστηρίων: γωνία συνθέτου χειριστηρίου, γωνία χειριστηρίου πορείας ως προς το διαμήκη άξονα, γωνία χειριστηρίου πορείας ως προς τον εγκάρσιο άξονα,

εφαρμογή ποδωστηρίων ουραίου στροφείου, ρυθμιζόμενος σταθεροποιητής, επιλογή υδραυλικών
- Διέλευση ραδιοσημαντήρα
- Επιλογή συχνότητας κάθε δέκτη ναυτιλίας
- Τρόπος λειτουργίας AFCS και κατάσταση εμπλοκής*
- Εμπλοκή συστήματος ενίσχυσης σταθερότητας*
- Ενδεικνυόμενη δύναμη αναρτημένου φορτίου*
- Κατακόρυφη απόκλιση*: ίχνος κατολίσθησης ILS, υψόμετρο MLS, ίχνος προσέγγισης GNSS
- Οριζόντια απόκλιση*: διευθυντικός ραδιόφαρος ILS, αζιμούθιο MLS, ίχνος προσέγγισης GNSS
- Αποστάσεις DME 1 και 2*
- Ένδειξη ύψους*
- Ποσότητα υγρασίας για ανίχνευση παγοποίησης*
- Σύστημα παρακολούθησης καλής κατάστασης και μεταχείρισης ελικοπτέρου (HUMS)*: δεδομένα κινητήρα, ανιχνευτές ρινισμάτων, χρονισμός ιχνών καταγραφής, διακριτές υπερβάσεις, μέσος όρος δονήσεων ευρείας ζώνης του κινητήρα

Σημείωση 1.- Απαιτήσεις παραμέτρων, που περιλαμβάνουν εμβέλεια, δειγματοληψία, ακρίβεια και ανάλυση, όπως περιλαμβάνονται στο έγγραφο Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Flight Recorder Systems of the European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) ή ισότιμα έγγραφα.

Σημείωση 2.- Ο αριθμός παραμέτρων που πρέπει να καταγράφονται θα εξαρτάται από την πολυπλοκότητα του ελικοπτέρου. Παράμετροι χωρίς αστερίσκο (*) πρέπει να καταγράφονται ανεξάρτητα από την πολυπλοκότητα του ελικοπτέρου. Εκείνες οι παράμετροι οι οποίες καθορίζονται με (*) πρέπει να καταγράφονται, αν μια πηγή πληροφοριών για την παράμετρο χρησιμοποιείται από τα συστήματα του ελικοπτέρου ή/και από το πλήρωμα διακυβέρνησης για την πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου.

4.3.2 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - διάρκεια

Οι FDR Τύπου IV και V πρέπει να είναι ικανοί να διατηρούν τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 10 ωρών της λειτουργίας τους.

4.3.3 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης ελικοπτέρων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1989

4.3.3.1 Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 7.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου IV.

4.3.3.2 Σύσταση.- Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης 2.730 kg έως και 7.000 kg θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου V.

4.3.4 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης ελικοπτέρων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2005

4.3.4.1 Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 3.180 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου IVA με διάρκεια καταγραφής τουλάχιστον 10 ωρών.

Σημείωση.- Ένας μονός συνδυασμένος CVR/FDR είναι αποδεκτός.

4.3.5 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ελικοπτέρων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1987.

4.3.5.1 Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 7.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με CVR, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης. Για ελικόπτερα μη εξοπλισμένα με FDR, τουλάχιστον η ταχύτητα του κύριου στροφείου πρέπει να καταγράφεται σε ένα ίχνος του CVR.

4.3.5.2 Όλα τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 3.180 kg έως και 7.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με CVR, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης. Για ελικόπτερα μη εξοπλισμένα με FDR, τουλάχιστον η ταχύτητα του κύριου στροφείου πρέπει να καταγράφεται σε ένα ίχνος του CVR.

4.3.6 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ελικοπτέρων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 1987.

Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 7.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με CVR, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης. Για ελικόπτερα μη εξοπλισμένα με FDR, τουλάχιστον η ταχύτητα του κύριου στροφείου πρέπει να καταγράφεται σε ένα ίχνος του CVR.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις επιδόσεων CVR είναι όπως περιλαμβάνονται στο έγγραφο Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Flight Recorder Systems of the European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) ή ισότιμα έγγραφα.

4.3.7 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης - διάρκεια

4.3.7.1 Ο CVR πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 30 λεπτών της λειτουργίας του.

4.3.7.2 Σύσταση.- Ο CVR, εγκατεστημένος σε ελικόπτερα, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990, θα πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφονται τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ωρών της λειτουργίας του.

4.3.7.3 Ο CVR, εγκατεστημένος σε ελικόπτερα, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2003, πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορί-

ες που έχουν καταγραφεί τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ωρών της λειτουργίας του.

4.3.8 Αποτυπωτές πτήσεων - κατασκευή και εγκατάσταση

Οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να κατασκευάζονται, να τοποθετούνται και να εγκαθίστανται έτσι, ώστε να παρέχουν τη μέγιστη πρακτική προστασία για τις καταγραφές, προκειμένου οι πληροφορίες που έχουν καταγραφεί να μπορούν να διατηρούνται, να επανακτόνται και να μεταγράφονται. Οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές για την καθορισμένη αντοχή σε πρόσκρουση και προστασία από φωτιά.

Σημείωση.- Οι προδιαγραφές της βιομηχανίας για αντοχή σε πρόσκρουση και προστασία από φωτιά μπορεί να βρεθούν σε έγγραφα όπως είναι τα έγγραφα ED55 και ED56A του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τον Εξοπλισμό της Πολιτικής Αεροπορίας (EUROCAE).

4.3.9 Αποτυπωτές πτήσεων - λειτουργία

4.3.9.1 Οι αποτυπωτές πτήσεων δεν πρέπει να απενεργοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης.

4.3.9.2 Για να προστατεύονται οι καταγραφές των αποτυπωτών πτήσης, οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να απενεργοποιούνται μετά την ολοκλήρωση του χρόνου πτήσης μετά από ατύχημα ή συμβάν. Οι αποτυπωτές πτήσεων δεν πρέπει να ενεργοποιούνται πάλι πριν τη διάθεσή τους, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 13.

Σημείωση 1.- Η ανάγκη για αφαίρεση των καταγραφών των αποτυπωτών πτήσεων από το αεροσκάφος θα καθορίζεται από την αρχή διερεύνησης του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, δίνοντας μεγάλη προσοχή στη σοβαρότητα ενός συμβάντος και στις περιστάσεις, συμπεριλαμβανομένης και της επίδρασης στην πτητική λειτουργία.

Σημείωση 2.- Οι ευθύνες του αερομεταφορέα όσον αφορά τη διατήρηση των καταγραφών του αποτυπωτή πτήσης περιέχονται στο 9.6.

4.3.10 Αποτυπωτές πτήσεων - συνεχής δυνατότητα χρήσης

Λειτουργικοί έλεγχοι και αξιολογήσεις των καταγραφών από τα συστήματα FDR και CVR πρέπει να διεξάγονται, για να διασφαλίζεται η συνεχής δυνατότητα χρήσης των αποτυπωτών.

Σημείωση.- Οι διαδικασίες για τις επιθεωρήσεις των συστημάτων στοιχείων πτήσεως και CVR δίνονται στο Συνημμένο Β.

4.4 Όλα τα ελικόπτερα που επιχειρούν σύμφωνα με κανόνες πτήσεως εξ όψεως

4.4.1 Όλα τα ελικόπτερα, όταν επιχειρούν σύμφωνα με κανόνες πτήσεως εξ όψεως, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) μαγνητική πυξίδα,

β) χρονόμετρο ακριβείας που να δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο,

δ) ενδείκτη ταχύτητας αέρος, και

ε) πρόσθετα όργανα ή εξοπλισμό, όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

4.4.2 Οι πτήσεις VFR, οι οποίες διεξάγονται ως ελεγχόμενες πτήσεις, πρέπει να είναι εξοπλισμένες σύμφωνα με το 4.10.

4.5 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από νερό

4.5.1 Μέσα επίπλευσης

Όλα τα ελικόπτερα που προορίζονται για πτήσεις πάνω από νερό πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μόνιμα ή ταχέως αναπτυσσόμενα μέσα επίπλευσης, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ασφαλής προσθαλάσσωση του ελικοπτέρου, όταν:

α) πετάει πάνω από νερό σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης στην περίπτωση ελικοπτέρων επιδόσεων Κατηγορίας 1 ή 2, ή

β) πετάει πάνω από νερό πέραν της απόστασης για προσγείωση αυτοπεριστροφής ή ασφαλή αναγκαστική προσγείωση από την ξηρά στην περίπτωση ελικοπτέρων επιδόσεων Κατηγορίας 3.

4.5.2 Εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης

4.5.2.1 Ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 και 2, που επιχειρούν σύμφωνα με τις διατάξεις του 4.5.1, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) ένα σωσίβιο γιλέκο ή ισότιμη ανεξάρτητη συσκευή επίπλευσης, για κάθε επιβαίνοντα, αποθηκευμένο σε μια θέση άμεσα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του προσώπου για τη χρήση του οποίου προορίζεται,

β) σωσίβιες λέμβους σε ικανό αριθμό, ώστε να μεταφέρουν όλους τους επιβαίνοντας, αποθηκευμένες έτσι, ώστε να διευκολύνεται η άμεση χρήση τους σε έκτακτη ανάγκη, εφοδιασμένες με τέτοιο εξοπλισμό διάσωσης που περιλαμβάνει μέσα συντήρησης στη ζωή που είναι κατάλληλα για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, και

γ) εξοπλισμό, για να γίνονται πυροτεχνικά σήματα κινδύνου τα οποία περιγράφονται στο Παράρτημα 2.

4.5.2.2 Τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3, όταν επιχειρούν πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής από ξηρά αλλά εντός απόστασης από την ξηρά, η οποία καθορίζεται από την αρμόδια αρχή του υπεύθυνου Κράτους, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σωσίβιο γιλέκο ή ισότιμη ανεξάρτητη συσκευή επίπλευσης, για κάθε επιβαίνοντα, αποθηκευμένο σε μια θέση άμεσα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του προσώπου για τη χρήση του οποίου προορίζεται.

Σημείωση.- Όταν προσδιορίζεται η απόσταση από την ξηρά που αναφέρεται στο 4.5.2.2, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι περιβαλλοντικές συνθήκες και η διαθεσιμότητα των ευκολιών SAR.

4.5.2.3 Τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3, όταν επιχειρούν εκτός των διατάξεων του 4.5.2.2, πρέπει να είναι εξοπλισμένα όπως στο 4.5.2.1.

4.5.2.4 Στην περίπτωση ελικοπτέρων επιδόσεων Κατηγορίας 2 και Κατηγορίας 3, όταν απογειώνονται ή προσγειώνονται σε ελικοδρόμιο όπου, κατά την κρίση του Κράτους του αερομεταφορέα, το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι ρυθμισμένο πάνω από το νερό, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης, πρέπει να φέρεται τουλάχιστον ο εξοπλισμός που απαιτείται από το 4.5.2.1 α).

4.5.2.5 Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισότιμη ανεξάρτητη συσκευή επίπλευσης, όταν φέρονται σύμφωνα με το

παρόν 4.5, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για το σκοπό της διευκόλυνσης του εντοπισμού ατόμων.

4.5.2.6 Σύσταση.- Επί οποιουδήποτε ελικοπτέρου για το οποίο το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1991, τουλάχιστον το 50 τοις εκατό των φερομένων σωσιβίων λέμβων σύμφωνα με τις διατάξεις του 4.5.2 θα πρέπει να είναι αναπτυσσόμενες με έλεγχο εξ αποστάσεως.

4.5.2.7 Σύσταση.- Οι λέμβοι που δεν αναπτύσσονται με έλεγχο εξ αποστάσεως και έχουν μάζα μεγαλύτερη από 40 kg θα πρέπει να είναι εξοπλισμένες με κάποιο μέσο μηχανικά βοηθούμενης ανάπτυξης.

4.5.2.8 Σύσταση.- Επί οποιουδήποτε ελικοπτέρου για το οποίο το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 1991, οι διατάξεις των 4.5.2.6 και 4.5.2.7 θα πρέπει να εφαρμοσθούν όχι αργότερα από την 31η Δεκεμβρίου 1992.

4.6 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από καθορισμένες περιοχές ξηράς

Τα ελικόπτερα, όταν επιχειρούν κατά μήκος περιοχών ξηράς οι οποίες έχουν καθοριστεί από το ενδιαφερόμενο Κράτος ως περιοχές στις οποίες η έρευνα και διάσωση θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τέτοιες συσκευές εκπομπής σημάτων και εξοπλισμό διάσωσης (συμπεριλαμβανομένων και των μέσων για διατήρηση της ζωής), οι οποίες να είναι κατάλληλες για τις περιοχές πάνω από τις οποίες γίνεται η πτήση.

4.7 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

4.7.1 Εκτός από τα προβλεπόμενα στο 4.7.2, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 και 2 που επιχειρούν σε πτήσεις πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 4.5.1 α), και ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3, που επιχειρούν όπως περιγράφεται στο 4.5.1 β), πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα ELT(S) ανά φερόμενη λέμβο αλλά δεν απαιτούνται περισσότεροι από δύο συνολικά ELT.

4.7.2 Ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 και 2, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, που επιχειρούν σε πτήσεις πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 4.5.1 α), και ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας, 3 για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, που επιχειρούν όπως περιγράφεται στο 4.5.1 β), πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα αυτόματο ELT και τουλάχιστον ένα ELT(S) σε λέμβο.

4.7.3 Από την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 και 2 που επιχειρούν σε πτήσεις πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 4.5.1 α), και τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3 που επιχειρούν όπως περιγράφεται στο 4.5.1 β), πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα αυτόματο ELT και τουλάχιστον ένα ELT(S) σε λέμβο.

4.7.4 Εκτός από την πρόνοια του 4.7.5, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005 ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από προσδιορισμένες περιοχές εδάφους, όπως περιγράφονται στο 4.6, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα ELT.

4.7.5 Ελικόπτερα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, σε πτήσεις πάνω από προσδιορισμένες περιοχές εδάφους, όπως περιγράφονται στο 4.6, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα αυτόματο ELT.

4.7.6 Από την 1η Ιανουαρίου 2005, ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από προσδιορισμένες περιοχές εδάφους, όπως περιγράφονται στο 4.6, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα αυτόματο ELT.

4.7.7 Σύσταση.- Όλα τα ελικόπτερα θα πρέπει να φέρουν έναν αυτόματο ELT.

4.7.8 Εξοπλισμός ELT, που φέρεται για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των 4.7.1, 4.7.2, 4.7.3, 4.7.4, 4.7.5, 4.7.6 και 4.7.7, πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 10, Τόμος III.

4.8 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις μεγάλου ύψους

Σημείωση.- Ύψη κατά προσέγγιση στην Τυπική Ατμόσφαιρα, τα οποία αντιστοιχούν στις τιμές της απόλυτης πίεσης που χρησιμοποιούνται στο παρόν κείμενο είναι ως εξής:

Απόλυτη πίεση	Μέτρα	Πόδια
700 hPa	3.000	10.000
620 hPa	4.000	13.000
376 hPa	7.600	25.000

4.8.1 Ελικόπτερο που πρόκειται να επιχειρήσει σε ύψη πτήσεως στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από 700 hPa στα διαμερίσματα του προσωπικού πρέπει να είναι εξοπλισμένο με αποθήκη οξυγόνου και με ένα μηχανισμό διοχέτευσης ικανό να αποθηκεύει και να διοχετεύει τις παροχές οξυγόνου που απαιτούνται στο 2.3.8.1.

4.8.2 Ελικόπτερο που πρόκειται να επιχειρήσει σε ύψη πτήσεως στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από 700 hPa, το οποίο όμως είναι εξοπλισμένο με μέσα διατήρησης μεγαλύτερης πίεσης από 700 hPa στα διαμερίσματα του προσωπικού, πρέπει να είναι εξοπλισμένο με αποθήκη οξυγόνου και με ένα μηχανισμό διοχέτευσης ικανό να αποθηκεύει και να διοχετεύει τις παροχές οξυγόνου που απαιτούνται στο 2.3.8.2.

4.8.3 Ελικόπτερο που πρόκειται να επιχειρήσει σε ύψη πτήσεως στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μεγαλύτερη από 376 hPa, το οποίο δεν μπορεί να κατέβει ασφαλώς εντός τεσσάρων λεπτών σε ύψος πτήσεως στο οποίο η ατμοσφαιρική πίεση είναι ίση με 620 hPa, και για το οποίο το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 9η Νοεμβρίου 1998, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αυτόματα αναπτυσσόμενο εξοπλισμό οξυγόνου για να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του 2.3.8.2. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διοχέτευσης οξυγόνου πρέπει να υπερβαίνει τον αριθμό των θέσεων επιβατών και του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τουλάχιστον 10 τοις εκατό.

4.8.4 Σύσταση.- Ελικόπτερο που πρόκειται να επιχειρήσει σε ύψη πτήσεως στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μεγαλύτερη από 376 hPa, το οποίο δεν μπορεί να κατέβει ασφαλώς εντός τεσσάρων λεπτών σε ύψος πτήσεως στο οποίο η ατμοσφαιρική πίεση είναι ίση με 620 hPa, και για το οποίο το ατομικό πιστοποιητικό

πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά προ της 9ης Νοεμβρίου 1998, μπορεί να είναι εφοδιασμένο με αυτόματα αναπτυσσόμενο εξοπλισμό οξυγόνου για να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του 2.3.8.2. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διοχέτευσης οξυγόνου πρέπει να υπερβαίνει τον αριθμό των θέσεων επιβατών και του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τουλάχιστον 10 τοις εκατό.

4.9 Όλα τα ελικόπτερα σε συνθήκες παγοποίησης

Όλα τα ελικόπτερα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κατάλληλες συσκευές αποπαγοποίησης ή/και αντιπαγοποίησης, όταν επιχειρούν σε περιπτώσεις στις οποίες αναφέρονται συνθήκες ύπαρξης ή αναμένεται να αντιμετωπισθεί παγοποίηση.

4.10 Όλα τα ελικόπτερα που επιχειρούν σύμφωνα με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων

4.10.1 Όλα τα ελικόπτερα, όταν επιχειρούν σύμφωνα με του κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, ή όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να διατηρηθεί σ' ένα επιθυμητό ύψος χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα όργανα πτήσης, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) μια μαγνητική πυξίδα,

β) ένα χρονόμετρο ακριβείας το οποίο να δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) δύο ευαίσθητα βαρομετρικά υψόμετρα με μετρητή βαρελοειδούς ενδείκτη ή ισοδύναμης παρουσίασης,

Σημείωση.- Ούτε τα υψόμετρα τριών δεικτών ούτε τα υψόμετρα βαρελοειδούς ενδείκτη ικανοποιούν την απαίτηση του 4.10.1 γ).

δ) ένα σύστημα ένδειξης της ταχύτητας αέρα με μέσο πρόληψης κακής λειτουργίας εξαιτίας είτε της υγροποίησης, είτε της παγοποίησης,

ε) ένα ενδείκτη ολισθήσεων,

στ) τρεις ενδείκτες στάσεως (τεχνητός ορίζοντας), ένας εκ των οποίων μπορεί να αντικατασταθεί από ενδείκτη στροφών,

ζ) ένα ενδείκτη πορείας (γυροσκόπιο πορείας),

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις των 4 10.1 ε), στ), και ζ), μπορεί να πληρούνται με συνδυασμούς οργάνων ή με ολοκληρωμένα συστήματα καθοδήγησης πτήσης, με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζονται τα προφυλακτικά μέτρα για ολική αστοχία, τα οποία ενυπάρχουν στα διαφορετικά όργανα.

η) μέσο για την ένδειξη εάν η παροχή ισχύος στα γυροσκοπικά όργανα είναι επαρκής,

θ) ένα μέσο ένδειξης στο θάλαμο πληρώματος διακυβέρνησης της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα,

ι) ένα ενδείκτη βαθμού ανόδου και καθόδου,

ια) σύστημα σταθεροποίησης, εκτός εάν έχει επιδειχθεί προς ικανοποίηση της πιστοποιούσας αρχής ότι το ελικόπτερο έχει, εκ της φύσεως της σχεδίασής του, επαρκή σταθερότητα χωρίς τέτοιο σύστημα, και

ιβ) τέτοια πρόσθετα όργανα ή εξοπλισμό, όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

4.10.2 Όλα τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 και 2, όταν επιχειρούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης, ανεξάρτητης από κύριο σύστημα παραγωγής ηλεκτρισμού, για το σκοπό λειτουργίας και φωτισμού, για ελάχιστη περίοδο 30 λεπτών, ενός οργάνου ενδείξεως στάσεως (τεχνητός ορίζοντας), σαφώς ορατού από τον κυβερνήτη. Η παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης πρέπει να ενεργοποιείται αυτόματα μετά την ολική απώλεια του κύριου συστήματος παραγωγής ηλεκτρισμού και πρέπει να δίνεται σαφής ένδειξη στον πίνακα οργάνων, ότι ο ενδείκτης στάσεως λειτουργεί με ισχύ έκτακτης ανάγκης.

4.11 Όλα τα ελικόπτερα όταν επιχειρούν κατά τη νύχτα

4.11.1 Όλα τα ελικόπτερα, όταν επιχειρούν κατά τη νύχτα, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με:

α) όλο τον εξοπλισμό που καθορίζεται στο 4.10,

β) τα φώτα που απαιτούνται από το Παράρτημα 2 για αεροσκάφη εν πτήσει ή που επιχειρούν στην περιοχή κίνησης του ελικοδρομίου,

Σημείωση.- Τα γενικά χαρακτηριστικά των φώτων καθορίζονται στο Παράρτημα 8. Λεπτομερείς προδιαγραφές για φώτα που πληρούν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για αεροσκάφη εν πτήσει ή που επιχειρούν στην περιοχή κίνησης του ελικοδρομίου περιλαμβάνονται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

γ) δύο φώτα προσγείωσης,

δ) φωτισμό για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου και τα οποία χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα διακυβέρνησης,

ε) φώτα σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών, και

στ) ένα ηλεκτρικό φακό για κάθε θέση πληρώματος.

4.11.2 Σύσταση.- Ένα από τα φώτα προσγείωσης θα πρέπει να είναι περιστρεφόμενο, τουλάχιστον στο κατακόρυφο επίπεδο.

4.12 Ελικόπτερα όταν μεταφέρουν επιβάτες - ανίχνευση σημαντικού καιρού

Σύσταση.- Τα ελικόπτερα, όταν μεταφέρουν επιβάτες, θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ραντάρ καιρού εν ενεργεία ή άλλο εξοπλισμό ανίχνευσης σημαντικού καιρού, οποτεδήποτε τέτοια ελικόπτερα πρόκειται να επιχειρήσουν σε περιοχές όπου καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, που θεωρούνται ανιχνεύσιμες, μπορεί να αναμένονται κατά τη διαδρομή είτε τη νύχτα είτε με μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων.

4.13 Όλα τα ελικόπτερα που απαιτείται να συμμορφώνονται με τα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου στο Παράρτημα 16, Τόμος Ι

Όλα τα ελικόπτερα, που απαιτείται να συμμορφώνονται με τα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου στο Παράρτημα 16, Τόμος Ι, πρέπει να φέρουν έγγραφο που να αποδεικνύει την πιστοποίηση θορύβου. Όταν το έγγραφο ή μια κατάλληλη δήλωση, που αποδεικνύει την πιστοποίηση θορύβου που περιέχεται σε άλλο έγγραφο εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης, εκδίδεται σε γλώσσα διαφορετική από την Αγγλική, πρέπει να περιλαμβάνει Αγγλική μετάφραση.

Σημείωση 1.- Η απόδειξη μπορεί να περιλαμβάνεται σε οποιοδήποτε έγγραφο, το οποίο φέρεται στο ελικόπτερο, εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 16, Τόμος Ι.

Σημείωση 2.- Τα διάφορα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου του Παραρτήματος 16, Τόμος Ι, που έχουν εφαρμογή σε ελικόπτερα, προσδιορίζονται σύμφωνα με την ημερομηνία αίτησης για πιστοποιητικό τύπου, ή την ημερομηνία αποδοχής μιας αίτησης σύμφωνα με ισοδύναμη καθορισμένη διαδικασία από την πιστοποιούσα αρχή. Ορισμένα ελικόπτερα δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με οποιοδήποτε Πρότυπο πιστοποίησης θορύβου. Για λεπτομέρειες βλέπε το Παράρτημα 16, Τόμος Ι, Μέρος ΙΙ, Κεφάλαια 8 και 11.

4.14 Ελικόπτερα που μεταφέρουν επιβάτες - θέσεις πληρώματος θαλάμου επιβατών

4.14.1 Όλα τα ελικόπτερα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με καθίσματα που βλέπουν προς τα εμπρός ή προς τα πίσω (εντός 15^0 από το διαμήκη άξονα του ελικοπτέρου), εξοπλισμένα με ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας για χρήση από κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτούνται για την ικανοποίηση της πρόθεσης του 10.1 αναφορικά με την εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

Σημείωση 1.- Σύμφωνα με τις προβλέψεις του 4.2.2 γ) 1), πρέπει να παρέχεται κάθισμα και ζώνη ασφαλείας για χρήση από κάθε πρόσθετο μέλος πληρώματος.

Σημείωση 2.- Οι ζώνες ασφαλείας ώμων περιλαμβάνουν ιμάντες ώμων και ζώνη καθίσματος που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα.

4.14.2 Τα καθίσματα του πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει να βρίσκονται κοντά στις εξόδους στο επίπεδο του πατώματος και άλλες εξόδους έκτακτης ανάγκης, όπως απαιτείται από το Κράτος Νηολόγησης για εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

4.15 Ελικόπτερα που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτή αναφοράς βαρομετρικού ύψους

Όλα τα ελικόπτερα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν ερωτο-αποκριτή αναφοράς βαρομετρικού ύψους, ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 10, Τόμος IV.

Σημείωση.- Αυτή η διάταξη έχει σκοπό να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας καθώς επίσης και του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης.

4.16 Μικρόφωνα

Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο πρέπει να επικοινωνούν με ενισχυτικά μικρόφωνα ή μικρόφωνα λαιμού κάτω από το μεταβατικό επίπεδο/ ύψος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

5.1 Εξοπλισμός επικοινωνιών

5.1.1 Το ελικόπτερο πρέπει να διαθέτει εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ικανό να:

α) διεξάγει αμφίπλευρη επικοινωνία για σκοπούς ελέγχου ελικοδρομίου,

β) λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες οποτεδήποτε κατά την πτήση,

γ) διεξάγει αμφίπλευρη επικοινωνία, οποτεδήποτε κατά την πτήση, με ένα τουλάχιστον αεροναυτικό σταθμό και με εκείνους τους αεροναυτικούς σταθμούς και σε εκείνες τις συχνότητες που ενδέχεται να είναι καθορισμένες από την αρμόδια αρχή.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις του 5.1.1 θεωρείται ότι έχουν καλυφθεί, εάν η ικανότητα να διεξάγει τις επικοινωνίες που προσδιορίζονται σε αυτές αποκτάται κατά την διάρκεια συνθηκών ραδιοαναμετάδοσης, οι οποίες είναι φυσιολογικές για τη διαδρομή.

5.1.2 Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, που απαιτείται σύμφωνα με το 5.1.1, πρέπει να εξασφαλίζει επικοινωνίες στη συχνότητα κινδύνου αεροναυτιλίας 121.5 MHz.

5.2 Εξοπλισμός ναυτιλίας

5.2.1 Το ελικόπτερο πρέπει να διαθέτει εξοπλισμό ναυτιλίας ο οποίος θα του δώσει τη δυνατότητα να προχωρήσει:

α) σύμφωνα με το επιχειρησιακό του σχέδιο πτήσης, και

β) σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

εκτός όταν, εάν δεν απαγορεύεται από την αρμόδια αρχή, η ναυτιλία για πτήσεις υπό κανόνες πτήσεως εξ όψεως εκτελείται με οπτική αναφορά σε σημεία του εδάφους.

5.2.2 Για πτήσεις σε καθορισμένα τμήματα εναερίου χώρου ή σε διαδρομές όπου έχει καθοριστεί ένας τύπος RNP, το ελικόπτερο πρέπει, επιπλέον των απαιτήσεων που καθορίζονται στο 5.2.1, να:

α) είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ναυτιλίας που θα του επιτρέπει να επιχειρεί σύμφωνα με τον καθορισμένο τύπο(ους) RNP, και

β) είναι εξουσιοδοτημένο από το Κράτος του Αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες σε τέτοιο εναέριο χώρο.

Σημείωση.- Πληροφορίες για RNP και σχετικές διαδικασίες, και καθοδήγηση που αφορά τη διαδικασία έγκρισης, περιέχονται στο Manual on Required Navigation Performance (RNP) (Doc 9613). Το εγχειρίδιο αυτό περιέχει επίσης ένα περιεκτικό κατάλογο αναφορών σε άλλα έγγραφα που εκπονήθηκαν από τα Κράτη και διεθνείς επιτροπές αναφορικά με τα συστήματα ναυτιλίας και RNP.

5.2.3 Το ελικόπτερο πρέπει να είναι επαρκώς εφοδιασμένο με εξοπλισμό ναυτιλίας για να εξασφαλισθεί ότι, στην περίπτωση βλάβης μιας συσκευής σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός θα δίνει τη δυνατότητα στο ελικόπτερο να εκτελεί ναυτιλία σύμφωνα με το 5.2.1 και, όπου έχει εφαρμογή, το 5.2.2.

5.2.4 Σε πτήσεις που υπάρχει πρόθεση να προσγειωθούν με μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων, το ελικόπτερο πρέπει να διαθέτει ραδιοεξοπλισμό ικανό να λαμβάνει σήματα που παρέχουν κατεύθυνση μέχρι το σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεσθεί προσγείωση όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να παρέχει τέτοια κατεύθυνση σε κάθε ελικοδρόμιο στο οποίο υπάρχει πρόθεση να προσγειωθεί με μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων και για κάθε προσδιορισμένο ελικοδρόμιο εναλλαγής.

5.3 Εγκατάσταση

Η εγκατάσταση του εξοπλισμού πρέπει να είναι τέτοια, ώστε η βλάβη μιας ξεχωριστής μονάδας που απαιτείται για σκοπούς είτε επικοινωνιών είτε ναυτιλίας ή

αμφότερα, δεν θα έχει ως αποτέλεσμα τη βλάβη μιας άλλης μονάδας που απαιτείται για σκοπούς επικοινωνιών ή ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

Σημείωση 1.- Για τους σκοπούς του παρόντος Κεφαλαίου, το «ελικόπτερο» περιλαμβάνει: συστήματα ισχύος, μετάδοση ισχύος, στροφεία, παρελκόμενα, ανταλλακτικά, όργανα, εξοπλισμό και συσκευές που περιλαμβάνουν και τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης.

Σημείωση 2.- Σε όλο το κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις απαιτήσεις του Κράτους Νηολόγησης. Όταν το Κράτος του Αερομεταφορέα δεν είναι το ίδιο με το Κράτος Νηολόγησης, μπορεί να είναι αναγκαίο να εξετασθούν οποιεσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις του Κράτους του Αερομεταφορέα.

Σημείωση 3.- Καθοδήγηση για τις απαιτήσεις συνεχούς πτητικής ικανότητας περιέχεται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

6.1 Ευθύνες συντήρησης του αερομεταφορέα

6.1.1 Οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι, σύμφωνα με διαδικασίες που είναι αποδεκτές από το Κράτος Νηολόγησης:

α) κάθε ελικόπτερο που εκμεταλλεύονται τηρείται σε κατάσταση πτητικής ικανότητας,

β) ο απαραίτητος λειτουργικός εξοπλισμός και ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης για την προτιθέμενη πτήση είναι εν ενεργεία,

γ) το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας του ελικοπτέρου που εκμεταλλεύονται παραμένει σε ισχύ.

6.1.2 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, εκτός εάν συντηρείται και αποδεσμεύεται για πτήση από οργανισμό εγκεκριμένο σύμφωνα με το Παράρτημα 6, Μέρος Ι, 8.7 ή υπό αντίστοιχο σύστημα, το καθένα από τα οποία πρέπει να είναι αποδεκτό από το Κράτος Νηολόγησης.

6.1.3 Όταν το Κράτος Νηολόγησης αποδέχεται ένα αντίστοιχο σύστημα, το πρόσωπο που υπογράφει την τεχνική αποδέσμευση πρέπει να κατέχει πτυχίο σύμφωνα με το Παράρτημα 1.

6.1.4 Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσλαμβάνει ένα πρόσωπο ή ομάδα προσώπων για να εξασφαλίσει ότι όλη η συντήρηση εκτελείται σύμφωνα με το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης.

6.1.5 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η συντήρηση των ελικοπτέρων του εκτελείται σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης που είναι εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης.

6.2 Εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης του αερομεταφορέα

6.2.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει, προς χρήση και καθοδήγηση του ενδιαφερομένου τεχνικού και επιχειρησιακού προσωπικού, ένα εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης, αποδεκτό από το Κράτος Νηολόγησης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του 9.2. Ο σχεδιασμός του εγχειριδίου πρέπει να τηρεί τις αρχές των ανθρωπίνων παραγόντων.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των αρχών ανθρωπίνων παραγόντων μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

6.2.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης τροποποιείται, ως απαιτείται, για να τηρούνται επίκαιρες οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό.

6.2.3 Αντίγραφα όλων των τροποποιήσεων του εγχειριδίου ελέγχου συντήρησης του αερομεταφορέα πρέπει να διατίθενται άμεσα σε όλους τους οργανισμούς ή τα πρόσωπα για τα οποία εκδόθηκε το εγχειρίδιο.

6.2.4 Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει στο Κράτος του Αερομεταφορέα και στο Κράτος Νηολόγησης αντίγραφο του εγχειριδίου ελέγχου συντήρησης αερομεταφορέα, μαζί με όλες τις τροποποιήσεις ή/και αναθεωρήσεις του και πρέπει να ενσωματώνει σε αυτό εκείνο το υποχρεωτικό υλικό, που ενδέχεται να απαιτείται από το Κράτος του Αερομεταφορέα ή το Κράτος Νηολόγησης.

6.3 Πρόγραμμα συντήρησης

6.3.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει, προς χρήση και καθοδήγηση του ενδιαφερομένου τεχνικού και επιχειρησιακού προσωπικού, ένα πρόγραμμα συντήρησης, εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης, που περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται από το 9.3. Το σχέδιο και η εφαρμογή του προγράμματος συντήρησης του αερομεταφορέα πρέπει να τηρεί τις αρχές των ανθρωπίνων παραγόντων.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των αρχών ανθρωπίνων παραγόντων μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

6.3.2 Αντίγραφα όλων των τροποποιήσεων του προγράμματος συντήρησης πρέπει να διατίθενται άμεσα σε όλους τους οργανισμούς ή τα πρόσωπα για τα οποία εκδόθηκε το πρόγραμμα συντήρησης.

6.4 Αρχεία συντήρησης

6.4.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ακόλουθα αρχεία τηρούνται για τις περιόδους που αναφέρονται στο 6.4.2:

α) ο συνολικός χρόνος σε υπηρεσία (ώρες, ημερολογιακός χρόνος και κύκλοι, κατά περίπτωση) του ελικοπτέρου και όλων των παρελκομένων με όριο ζωής,

β) η τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης με όλες τις υποχρεωτικές πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας,

γ) κατάλληλες λεπτομέρειες τροποποιήσεων και επισκευών του ελικοπτέρου και των κύριων παρελκομένων του,

δ) ο χρόνος σε υπηρεσία (ώρες, ημερολογιακός χρόνος και κύκλοι, κατά περίπτωση) από την τελευταία γενική συντήρηση του ελικοπτέρου ή των παρελκομένων του που υπόκεινται σε υποχρεωτικό όριο γενικής συντήρησης,

ε) η τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης του ελικοπτέρου με το πρόγραμμα συντήρησης, και

στ) τα λεπτομερή αρχεία συντήρησης, που δείχνουν ότι όλες οι απαιτήσεις για την υπογραφή της τεχνικής αποδέσμευσης, έχουν καλυφθεί.

6.4.2 Τα αρχεία του 6.4.1 α) έως ε) πρέπει να τηρούνται για ελάχιστη περίοδο 90 ημερών μετά τον χρόνο που η μονάδα στην οποία αναφέρονται έχει μονίμως αποσυρθεί από την υπηρεσία, και τα αρχεία του 6.4.1 στ) για ελάχιστη περίοδο ενός έτους μετά την υπογραφή της τεχνικής αποδέσμευσης.

6.4.3 Στην περίπτωση προσωρινής αλλαγής του αερομεταφορέα, τα στοιχεία πρέπει να διατίθενται στον καινούργιο αερομεταφορέα. Στην περίπτωση μόνιμης αλλαγής του αερομεταφορέα, τα στοιχεία πρέπει να μεταφέρονται στο νέο αερομεταφορέα.

6.5 Πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας

6.5.1 Ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου μέγιστης μάζας πάνω από 3.180 kg πρέπει να παρακολουθεί και να εκτιμά τη συντήρηση και την επιχειρησιακή εμπειρία σε σχέση με την συνεχή πτητική ικανότητα και να παρέχει τις πληροφορίες που καθορίζονται από το Κράτος Νηολόγησης και να αναφέρει μέσω του συστήματος που ορίζεται στο Παράρτημα 8, Μέρος ΙΙ, 4.3.5 και 4.3.8.

6.5.2 Ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου μέγιστης μάζας πάνω από 3.180 kg πρέπει να λαμβάνει και να εκτιμά πληροφορίες συνεχούς πτητική ικανότητας και συστάσεις διαθέσιμες από τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη σχεδίαση του τύπου και πρέπει να υλοποιεί τις επακόλουθες ενέργειες που θεωρούνται απαραίτητες σύμφωνα με διαδικασία αποδεκτή από το Κράτος Νηολόγησης.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την ερμηνεία του "οργανισμός υπεύθυνος για τη σχεδίαση του τύπου" περιέχεται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

6.6 Τροποποιήσεις και επισκευές

Όλες οι τροποποιήσεις και επισκευές πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας που είναι αποδεκτές από το Κράτος Νηολόγησης. Πρέπει να εκπονηθούν διαδικασίες για να εξασφαλίσουν ότι τηρούνται τα αποδεικτικά στοιχεία που υποστηρίζουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας.

6.7 Τεχνική αποδέσμευση

6.7.1 Η τεχνική αποδέσμευση πρέπει να συμπληρώνεται και υπογράφεται, για να βεβαιωθεί ότι η εκτελεσθείσα εργασία συντήρησης έχει ολοκληρωθεί ικανοποιητικά και σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο διαδικασιών του οργανισμού συντήρησης.

6.7.2 Η τεχνική αποδέσμευση πρέπει να περιέχει πιστοποίηση που περιλαμβάνει:

α) βασικές λεπτομέρειες της εκτελεσθείσας συντήρησης που περιλαμβάνει λεπτομερή αναφορά των εγκεκριμένων στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν,

β) την ημερομηνία ολοκλήρωσης της συντήρησης,

γ) όπου έχει εφαρμογή, την ταυτότητα του εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης, και

δ) την ταυτότητα του προσώπου ή των προσώπων που υπέγραψαν την τεχνική αποδέσμευση.

6.8 Αρχεία

6.8.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τηρούνται τα ακόλουθα αρχεία:

α) σε σχέση με το συνολικό ελικόπτερο: ο συνολικός χρόνος σε υπηρεσία,

β) σε σχέση με τα κύρια παρελκόμενα του ελικοπτέρου:

1) ο συνολικός χρόνος σε υπηρεσία,

2) η ημερομηνία της τελευταίας γενικής επισκευής,

3) η ημερομηνία της τελευταίας επιθεώρησης,

γ) σε σχέση με εκείνα τα όργανα και τον εξοπλισμό, τη δυνατότητα εξυπηρέτησης και το λειτουργικό όριο ζωής, τα οποία προσδιορίζονται από το χρόνο τους σε υπηρεσία,

1) τις καταγραφές του χρόνου υπηρεσίας που είναι απαραίτητες για τον προσδιορισμό της δυνατότητας εξυπηρέτησής τους ή για να υπολογισθεί το λειτουργικό όριο ζωής τους,

2) η ημερομηνία της τελευταίας επιθεώρησης.

6.8.2 Αυτά τα αρχεία πρέπει να τηρούνται για περίοδο 90 ημερών μετά το τέλος του λειτουργικού ορίου ζωής της μονάδας στην οποία αναφέρονται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

7.1 Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης

7.1.1 Ο αριθμός και η σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης δεν πρέπει να είναι μικρότερα από εκείνα που προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Τα πληρώματα διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνουν μέλη πληρώματος διακυβέρνησης επιπλέον των ελάχιστων αριθμών που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή άλλα έγγραφα που συνδέονται με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, όταν απαιτείται από μελέτες σχετικές με τον τύπο του ελικοπτέρου που χρησιμοποιείται, τον τύπο της σχετικής πτητικής λειτουργίας και τη διάρκεια της πτήσης μεταξύ σημείων όπου αλλάζουν τα πληρώματα διακυβέρνησης.

7.1.2 Το πλήρωμα διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα μέλος που κατέχει πτυχίο εν ισχύ, που εκδόθηκε ή τέθηκε σε ισχύ από το Κράτος Νηολόγησης, που εξουσιοδοτεί τη λειτουργία του τύπου του εξοπλισμού ραδιοεκπομπών που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

7.2 Καθήκοντα έκτακτης ανάγκης μέλους πληρώματος διακυβέρνησης

Ο αερομεταφορέας πρέπει, για κάθε τύπο ελικοπτέρου, να αναθέσει σε όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης τις αναγκαίες λειτουργίες που πρόκειται να εκτελέσουν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή σε κατάσταση που απαιτεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης. Η ετήσια εκπαίδευση στην εκτέλεση αυτών των λειτουργιών πρέπει να περιέχεται στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα του αερομεταφορέα και πρέπει να περιλαμβάνει διδασκαλία στη χρήση όλου του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και διάσωσης που απαιτείται να φέρεται, καθώς και ασκήσεις για την εκκένωση έκτακτης ανάγκης του ελικοπτέρου.

7.3 Εκπαιδευτικά προγράμματα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης

7.3.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει και τηρεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα εδάφους και πτήσεων, εγκεκριμένο από το Κράτος του Αερομεταφορέα, το οποίο εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης είναι επαρκώς εκπαιδευμένα, για να εκτελούν τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να:

α) περιλαμβάνει ευκολίες εκπαίδευσης στο έδαφος και την πτήση καθώς και εκπαιδευτές με κατάλληλα προσόντα, όπως καθορίζονται από το Κράτος του Αερομεταφορέα,

β) αποτελείται από εκπαίδευση στο έδαφος και την πτήση στον τύπο(ους) του ελικοπτέρου, στο οποίο υπηρετεί το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης,

γ) περιλαμβάνει κατάλληλο συντονισμό του πληρώματος διακυβέρνησης και εκπαίδευση σε όλους τους τύπους καταστάσεων ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης ή ανώμαλων καταστάσεων, που προκαλούνται από το σύστημα ισχύος, μεταβίβαση, στροφείο, σκάφος ή δυσλειτουργίες των συστημάτων, πυρκαγιά ή άλλες ανωμαλίες,

δ) περιλαμβάνει εκπαίδευση στις γνώσεις και δεξιότητες που σχετίζονται με διαδικασίες πτήσεως εξ όψεως ή ενόργανης πτήσεως για την προτιθέμενη περιοχή πτητικής λειτουργίας, τις ανθρώπινες επιδόσεις που περιλαμβάνουν διαχείριση απειλής και σφάλματος καθώς και στη μεταφορά επικίνδυνων υλικών,

ε) εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης γνωρίζουν τις λειτουργίες, για τις οποίες είναι υπεύθυνα και τη σχέση αυτών των λειτουργιών με τις λειτουργίες άλλων μελών του πληρώματος, ιδιαιτέρως σε σχέση με διαδικασίες ανώμαλων καταστάσεων ή έκτακτης ανάγκης, και

στ) γίνεται σε περιοδική επαναληπτική βάση, όπως καθορίζεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα, και πρέπει να περιλαμβάνει εκτίμηση της ικανότητας.

Σημείωση 1.- Η παράγραφος 2.2.4 απαγορεύει την προσομοίωση κατά την πτήση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης ή ανώμαλων καταστάσεων, όταν μεταφέρονται επιβάτες ή φορτίο.

Σημείωση 2.- Η εκπαίδευση πτήσεως μπορεί, στην έκταση που κρίνεται κατάλληλο από το Κράτος του Αερομεταφορέα, να γίνεται σε εκπαιδευτικές συσκευές συνθετικής πτήσεως ελικοπτέρου εγκεκριμένες από το Κράτος για το σκοπό αυτό.

Σημείωση 3.- Η έκταση της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης που απαιτείται από τα 7.2 και 7.3 μπορεί να ποικίλει και δεν είναι ανάγκη να είναι τόσο εκτεταμένη όσο η αρχική εκπαίδευση που γίνεται σε συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου.

Σημείωση 4.- Η χρήση μαθημάτων δι αλληλογραφίας και γραπτών εξετάσεων καθώς και άλλων μέσων μπορεί, στην έκταση που κρίνεται εφικτή από το Κράτος του Αερομεταφορέα, να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη των απαιτήσεων περιοδικής εκπαίδευσης στο έδαφος.

Σημείωση 5.- Διατάξεις για εκπαίδευση στη μεταφορά επικινδύνων υλικών περιέχονται στο Παράρτημα 18.

Σημείωση 6.- Καθοδηγητική ύλη για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την απόκτηση γνώσεων και δεξιοτήτων στις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Σημείωση 7.- Πληροφορίες, για χειριστές και προσωπικό επιχειρήσεων πτήσεων, επί των παραμέτρων της διαδικασίας πτήσεως και των επιχειρησιακών διαδικασιών, περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος Ι. Κριτήρια για την κατασκευή διαδικασιών πτήσεως εξ όψεως και ενόργανης πτήσεως περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος ΙΙ. Τα κριτήρια και οι διαδικασίες αποφυγής εμποδίων, που χρησιμοποιούνται σε ορισμένα Κράτη, μπορεί να διαφέρουν από τα PANS-OPS, και η γνώση αυτών των διαφορών είναι σημαντική για λόγους ασφαλείας.

Σημείωση 8.- Καθοδηγητική ύλη σχετικά με τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων πληρώματος διακυβέρνησης μπορεί να αναζητηθεί στο Preparation of an Operations Manual (Doc 9376).

Σημείωση 9.- Καθοδηγητική ύλη σχετικά με τα διαφορετικά μέσα που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της ικανότητας μπορεί να αναζητηθεί στο Συνημμένο του Κεφαλαίου 2 του Procedures for Air Navigation Services - Training (PANS-TRG, Doc 9868).

7.3.2 Η απαίτηση περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης πτήσεως σε συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου πρέπει να θεωρείται ότι καλύπτεται από:

α) τη χρήση, στην έκταση που κρίνεται εφικτή από το Κράτος του Αερομεταφορέα, εκπαιδευτικών συσκευών συνθετικής πτήσης ελικοπτέρου εγκεκριμένων από το Κράτος για το σκοπό αυτό, ή

β) την ολοκλήρωση εντός της κατάλληλης περιόδου του ελέγχου επάρκειας που απαιτείται από το 7.4.4 σε αυτόν τον τύπο ελικοπτέρου.

7.4 Προσόντα

Σημείωση.- Βλέπε το Manual of Procedures for the Establishment of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379) για καθοδήγηση γενικής φύσεως σχετικά με προσόντα κοινού πληρώματος, πτήση σε μικτό στόλο και κοινή πίστωση.

7.4.1 Πρόσφατη πείρα - κυβερνήτης

7.4.1.1 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να αναθέτει σε χειριστή να ενεργεί ως κυβερνήτης ενός τύπου ή παραλλαγής τύπου ελικοπτέρου, εκτός εάν ο χειριστής αυτός έχει εκτελέσει τουλάχιστον τρεις απογειώσεις και προσγειώσεις, στον ίδιο τύπο ελικοπτέρου εντός των προηγούμενων 90 ημερών.

7.4.1.2 Όταν ένας κυβερνήτης πετάει με περισσότερες παραλλαγές του ιδίου τύπου ελικοπτέρου ή διαφορετικών τύπων ελικοπτέρου με όμοια χαρακτηριστικά, από την άποψη των διαδικασιών λειτουργίας, συστημάτων και χειρισμού, το Κράτος πρέπει να αποφασίσει υπό ποίες συνθήκες οι απαιτήσεις του 7.4.1.1, για κάθε παραλλαγή ή κάθε τύπο ελικοπτέρου, μπορεί να συνδυαστούν.

7.4.2 Πρόσφατη πείρα - συγκυβερνήτης

7.4.2.1 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να αναθέτει σε συγκυβερνήτη να λειτουργεί τα χειριστήρια ελέγχου κατά την απογείωση και προσγείωση ενός τύπου ή παραλλαγής τύπου ελικοπτέρου, εκτός εάν ο συγκυβερνήτης αυτός έχει λειτουργήσει τα χειριστήρια ελέγχου, ως κυβερνήτης ή ως συγκυβερνήτης, κατά τη διάρκεια τριών απογειώσεων και προσγειώσεων στον ίδιο τύπο ελικοπτέρου εντός των προηγούμενων 90 ημερών, ή έχει άλλως επιδείξει ικανότητα να ενεργεί ως συγκυβερνήτης σε εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσεως εγκεκριμένη για το σκοπό αυτό.

7.4.2.2 Όταν ένας συγκυβερνήτης πετάει με περισσότερες παραλλαγές του ιδίου τύπου ελικοπτέρου ή διαφορετικών τύπων ελικοπτέρου με όμοια χαρακτηριστικά, από την άποψη των διαδικασιών λειτουργίας, συστημάτων και χειρισμού, το Κράτος πρέπει να αποφασίσει υπό ποίες συνθήκες οι απαιτήσεις του 7.4.2.1, για κάθε παραλλαγή ή κάθε τύπο ελικοπτέρου, μπορεί να συνδυαστούν.

7.4.3 Προσόντα κυβερνήτη για διαδρομή και ελικοδρόμιο

7.4.3.1 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να χρησιμοποιεί χειριστή ως κυβερνήτη ελικοπτέρου σε διαδρομή ή τμήμα διαδρομής για το οποίο ο χειριστής αυτός δεν έχει πρόσφατα αξιολογηθεί, μέχρις ότου ο χειριστής έχει συμμορφωθεί με τα 7.4.3.2 και 7.4.3.3.

7.4.3.2 Κάθε τέτοιος χειριστής πρέπει να επιδείξει στον αερομεταφορέα επαρκείς γνώσεις από:

α) τη διαδρομή που θα πετάξει και τα ελικοδρόμια που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν. Αυτό πρέπει να περιλαμβάνει γνώσεις των:

1) εδάφους και ελαχίστων υψών ασφαλείας,

2) εποχικών μετεωρολογικών συνθηκών,

3) ευκολιών μετεωρολογίας, επικοινωνίας και εναερίου κυκλοφορίας, υπηρεσιών και διαδικασιών,

4) διαδικασιών έρευνας και διάσωσης, και

5) των ναυτιλιακών ευκολιών και διαδικασιών που συνδέονται με τη διαδρομή κατά μήκος της οποίας πρόκειται να λάβει χώρα η πτήση, και

β) διαδικασίες που εφαρμόζονται σε ίχνη πτήσεως πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές και περιοχές υψηλής πυκνότητας εναέριας κυκλοφορίας, εμπόδια, φυσικό περιβάλλον, φωτισμό, βοηθήματα προσέγγισης και διαδικασίες άφιξης, κράτησης και ενόργανης προσέγγισης, καθώς και ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα.

Σημείωση.- Το μέρος εκείνο της επίδειξης σε σχέση με τις διαδικασίες άφιξης, αναχώρησης, κράτησης και ενόργανης προσέγγισης μπορεί να εκτελεσθεί σε κατάλληλη εκπαιδευτική συσκευή που είναι επαρκής για το σκοπό αυτό.

7.4.3.3 Ο κυβερνήτης πρέπει να έχει εκτελέσει μια πραγματική προσέγγιση σε κάθε ελικοδρόμιο προσγείωσης επί της διαδρομής, συνοδευόμενος από χειριστή που έχει τα προσόντα για το ελικοδρόμιο, ως μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ή ως παρατηρητής στο πιλοτήριο, εκτός εάν:

α) η προσέγγιση στο ελικοδρόμιο δεν είναι πάνω από δύσκολο έδαφος και οι διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης και τα βοηθήματα που διατίθενται είναι παρόμοια με εκείνα με τα οποία ο χειριστής είναι εξοικειωμένος, και ένα περιθώριο που εγκρίνεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα προστίθεται στα κανονικά επιχειρησιακά ελάχιστα, ή υπάρχει λογική βεβαιότητα ότι η προσέγγιση και προσγείωση μπορούν να εκτελεσθούν σε μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, ή

β) η κάθοδος από το αρχικό ύψος πτήσεως μπορεί να πραγματοποιηθεί κατά την ημέρα σε μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, ή

γ) ο αερομεταφορέας παρέχει τα προσόντα στον κυβερνήτη να προσγειωθεί στο υπόψη ελικοδρόμιο με τη χρήση επαρκούς εικονογραφημένης παρουσίασης.

7.4.3.4 Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί αρχείο, επαρκές για να ικανοποιεί το Κράτος του Αερομεταφορέα για τα προσόντα του χειριστή και του τρόπου με τον οποίο έχουν αποκτηθεί τα προσόντα.

7.4.3.5 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να συνεχίσει να χρησιμοποιεί ένα χειριστή ως κυβερνήτη σε διαδρομή, εκτός εάν, εντός των προηγούμενων 12 μηνών, ο χειριστής έχει πραγματοποιήσει τουλάχιστον ένα ταξίδι μεταξύ των τερματικών σημείων αυτής της διαδρομής ως χειριστής μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, ή ως εξεταστής χειριστής, ή ως παρατηρητής στο διαμέρισμα του πληρώματος διακυβέρνησης. Στην περίπτωση που έχουν περάσει πάνω από 12 μήνες κατά τους οποίους ο χειριστής δεν έχει εκτελέσει τέτοιο ταξίδι σε εγγύτατη διαδρομή και πάνω από παρόμοιο έδαφος, πριν να υπηρετήσει πάλι ως κυβερνήτης επί εκείνης της διαδρομής, ο χειριστής αυτός πρέπει να επανακτήσει τα προσόντα σύμφωνα με τα 7.4.3.2 και 7.4.3.3.

7.4.4 Έλεγχοι επάρκειας χειριστών

7.4.4.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η τεχνική πτήσεως και η ικανότητα εκτέλεσης διαδικασιών έκτακτης ανάγκης ελέγχονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να επιδεικνύεται η ικανότητα των χειριστών. Όπου η πτητική λειτουργία μπορεί να διεξάγεται υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η ικανότητα του χειριστή να συμμορφώνεται με τους κανόνες αυτούς επιδεικνύεται είτε σε χειριστή εξεταστή του αερομεταφορέα είτε σε αντιπρόσωπο του Κράτους του Αερομεταφορέα. Οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να εκτελούνται δύο φορές το χρόνο. Κάθε δύο τέτοιοι έλεγχοι που είναι όμοιοι και οι οποίοι συμβαίνουν εντός περιόδου τεσσάρων συνεχών μηνών δεν πρέπει να ικανοποιούν από μόνοι τους την απαίτηση αυτή.

Σημείωση.- Εκπαιδευτικές συσκευές εξομοίωσης πτήσεως εγκεκριμένες από το Κράτος του Αερομεταφορέα μπορεί να χρησιμοποιηθούν για εκείνα τα μέρη των ελέγχων για τα οποία έχουν ειδικά εγκριθεί.

7.4.4.2 Όταν ο αερομεταφορέας προγραμματίζει πλήρωμα διακυβέρνησης σε περισσότερες παραλλαγές του ιδίου τύπου ελικοπτέρου ή διαφορετικών τύπων ελικοπτέρου με όμοια χαρακτηριστικά, από την άποψη των διαδικασιών λειτουργίας, συστημάτων και χειρισμού, το Κράτος πρέπει να αποφασίσει υπό ποίες συνθήκες οι απαιτήσεις του 7.4.4.1, για κάθε παραλλαγή ή κάθε τύπο ελικοπτέρου, μπορεί να συνδυαστούν.

7.5 Εξοπλισμός πληρώματος διακυβέρνησης

Μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, που αξιολογείται ως κατάλληλο να ασκεί τα προνόμια πτυχίου υπό τον όρο ότι θα χρησιμοποιεί κατάλληλους διορθωτικούς φακούς, πρέπει να έχει ένα εφεδρικό ζεύγος διορθωτικών φακών άμεσα διαθέσιμο, όταν ασκεί τα δικαιώματα αυτά.

7.6 Χρόνος πτήσης, περίοδοι πτητικής απασχόλησης και περίοδοι ανάπαυσης

Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να καθιερώσει κανονισμούς που θα προσδιορίζουν τους περιορισμούς που εφαρμόζονται στον χρόνο πτήσεως και τις περιόδους πτητικής απασχόλησης για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης. Οι κανονισμοί αυτοί πρέπει επίσης να προβλέπουν επαρκείς περιόδους ανάπαυσης και πρέπει να είναι τέτοιοι, ώστε να εξασφαλίζουν ότι η κόπωση που συμβαίνει είτε σε μια πτήση είτε σε διαδοχικές πτήσεις είτε συσσωρεύεται για μια χρονική περίοδο λόγω αυτών και άλλων καθηκόντων, δεν θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την καθιέρωση περιορισμών παρέχεται στο Συνημμένο Α.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

8.1 Όταν το Κράτος του Αερομεταφορέα απαιτεί όπως ο επιμελητής πτήσεων, όταν προσλαμβάνεται σε σχέση με εγκεκριμένη μέθοδο ελέγχου και επίβλεψης πτητικών λειτουργιών, έχει πτυχίο, αυτός ο επιμελητής πτήσεων πρέπει να αδειοδοτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 1.

8.2 Κατά την αποδοχή των αποδεικτικών στοιχείων των προσόντων, εκτός από τη δυνατότητα κατοχής πτυχίου επιμελητή πτήσεων, το Κράτος του Αερομεταφορέα, σύμφωνα με την εγκεκριμένη μέθοδο ελέγχου και επιτήρησης των πτητικών λειτουργιών, πρέπει να απαιτεί κατ' ελάχιστον ότι αυτά τα πρόσωπα πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Παράρτημα 1 για το πτυχίο των επιμελητών πτήσεων.

8.3 Στον επιμελητή πτήσεων δεν πρέπει να ανατίθενται καθήκοντα, εκτός εάν αυτό το πρόσωπο έχει:

α) ολοκληρώσει ικανοποιητικά μια εκπαιδευτική σειρά μαθημάτων του συγκεκριμένου αερομεταφορέα που καλύπτει όλα τα ειδικά στοιχεία της εγκεκριμένης του μεθόδου ελέγχου και επίβλεψης των πτητικών λειτουργιών που καθορίζονται στο 2.2.1.4,

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τη σύνθεση τέτοιου εκπαιδευτικού προγράμματος μαθημάτων παρέχεται στο Training Manual (Doc 7192), Μέρος Δ-3 -Flight Operations Officers/ Flight Dispatchers.

β) εκτελέσει, εντός των προηγούμενων 12 μηνών, τουλάχιστον μια πτήση αξιολόγησης μιας κατεύθυνσης σε ελικόπτερο, πάνω από οποιαδήποτε περιοχή για την οποία το άτομο αυτό είναι εξουσιοδοτημένο να ασκεί επίβλεψη πτήσεων. Η πτήση πρέπει να περιλαμβάνει προσγειώσεις σε τόσα ελικοδρόμια όσα είναι πρακτικώς δυνατόν,

Σημείωση.- Για το σκοπό της πτήσης αξιολόγησης, ο επιμελητής πτήσης πρέπει να είναι ικανός να παρακολουθεί το σύστημα ενδοσυνεννόησης του πληρώματος διακυβέρνησης και τις ραδιοεπικοινωνίες, και να είναι ικανός να παρακολουθεί τις ενέργειες του πληρώματος διακυβέρνησης.

γ) επιδείξει στον αερομεταφορέα γνώσεις:

1) των περιεχομένων του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης, που περιγράφεται στο Προσάρτημα 1,

2) του ραδιοεξοπλισμού των χρησιμοποιούμενων ελικοπτέρων, και

3) του ναυτιλιακού εξοπλισμού των χρησιμοποιούμενων ελικοπτέρων,

δ) επιδείξει στον αερομεταφορέα γνώσεις των ακόλουθων λεπτομερειών που αφορούν πτητικές λειτουργίες, για τις οποίες ο επιμελητής είναι υπεύθυνος και τις περιοχές στις οποίες το άτομο αυτό είναι εξουσιοδοτημένο να ασκεί επίβλεψη πτήσεων:

1) των εποχικών μετεωρολογικών συνθηκών και των πηγών μετεωρολογικών πληροφοριών,

2) των επιπτώσεων των μετεωρολογικών συνθηκών στη λήψη ασυρμάτου στα χρησιμοποιούμενα ελικόπτερα,

3) των ιδιομορφιών και περιορισμών κάθε συστήματος ναυτιλίας, που χρησιμοποιείται από την πτητική λειτουργία, και

4) των οδηγιών φόρτωσης του ελικοπτέρου,

ε) ικανοποιήσει τον αερομεταφορέα ως προς τις γνώσεις και δεξιότητες που σχετίζονται με τις ανθρώπινες επιδόσεις όπως εφαρμόζονται στα καθήκοντα επιμελητείας, και

στ) επιδείξει στον αερομεταφορέα την ικανότητα να εκτελεί τα καθήκοντα που καθορίζονται στο 2.6.

8.4 Σύσταση.- Ο επιμελητής πτήσεων, που του έχουν ανατεθεί καθήκοντα, θα πρέπει να διατηρεί πλήρη εξοικείωση με όλα τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των πτητικών λειτουργιών που έχουν σχέση με τα καθήκοντα αυτά, και περιλαμβάνουν γνώσεις και δεξιότητες που σχετίζονται με τις ανθρώπινες επιδόσεις.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για σχεδιασμό εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

8.5 Σύσταση.- Στον επιμελητή πτήσεων δεν θα πρέπει να ανατίθενται καθήκοντα μετά 12 συνεχείς μήνες απουσίας από τέτοια καθήκοντα, εκτός εάν καλύπτονται οι διατάξεις του 8.3.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΜΗΤΡΩΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

Σημείωση.- Τα ακόλουθα επιπρόσθετα εγχειρίδια, ημερολόγια και αρχεία σχετίζονται με το παρόν Παράρτημα αλλά δεν περιλαμβάνονται στο παρόν κεφάλαιο:

Αρχεία καυσίμου και λαδιού - βλέπε 2.2.8

Αρχεία συντήρησης - βλέπε 6.8

Αρχεία χρόνου πτήσεως, περιόδων πτητικής απασχόλησης και περιόδων ανάπαυσης - βλέπε 2.2.9.3

Έντυπα προετοιμασίας πτήσεως - βλέπε 2.3

Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης - βλέπε 2.3.3

Αρχεία προσόντων κυβερνήτη για διαδρομή και ελικοδρόμιο - βλέπε 7.4.3.4

9.1 Εγχειρίδιο πτήσης

Σημείωση.- Το εγχειρίδιο πτήσης περιέχει τις πληροφορίες που καθορίζονται στο Παράρτημα 8.

Το εγχειρίδιο πτήσης πρέπει να ενημερώνεται με την εφαρμογή αλλαγών που έγιναν υποχρεωτικές από το Κράτος Νηολόγησης.

9.2 Εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης του αερομεταφορέα

Το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης του αερομεταφορέα που παρέχεται σύμφωνα με το 6.2, το οποίο μπορεί να εκδίδεται σε χωριστά μέρη, πρέπει να περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) περιγραφή των διαδικασιών που απαιτούνται από το 6.1.1 που περιλαμβάνει, όταν έχει εφαρμογή:

1) περιγραφή των διοικητικών διευθετήσεων μεταξύ του αερομεταφορέα και του εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης,

2) περιγραφή των διαδικασιών συντήρησης και των διαδικασιών για τη συμπλήρωση και υπογραφή τεχνικής αποδέσμευσης, όταν η συντήρηση βασίζεται σε σύστημα διαφορετικό από εκείνο ενός εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης,

β) ονόματα και καθήκοντα του προσώπου ή των προσώπων που απαιτούνται από το 6.1.4,

γ) αναφορά στο πρόγραμμα συντήρησης που απαιτείται από το 6.3.1,

δ) περιγραφή των μεθόδων που χρησιμοποιούνται για τη συμπλήρωση και τήρηση των αρχείων συντήρησης του αερομεταφορέα που απαιτούνται από το 6.4,

ε) περιγραφή των διαδικασιών για παρακολούθηση, εκτίμηση και αναφορά της εμπειρίας συντήρησης και της επιχειρησιακής εμπειρίας που απαιτείται από το 6.5.1,

στ) περιγραφή των διαδικασιών για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αναφοράς πληροφοριών εξυπηρέτησης του Παραρτήματος 8, Μέρος II, 4.3.5 και 4.3.8,

ζ) περιγραφή των διαδικασιών για την εκτίμηση πληροφοριών συνεχούς πτητικής ικανότητας και την εφαρμογή τυχόν επακόλουθων ενεργειών, όπως απαιτείται από το 6.5.2,

η) περιγραφή των διαδικασιών για την υλοποίηση ενεργειών που προέρχονται από πληροφορίες υποχρεωτικής συνεχούς πτητικής ικανότητας,

θ) περιγραφή καθιέρωσης και διατήρησης συστήματος ανάλυσης και συνεχούς παρακολούθησης της απόδοσης και επάρκειας του προγράμματος συντήρησης, προκειμένου να διορθωθούν τυχόν αδυναμίες στο πρόγραμμα αυτό,

ι) περιγραφή τύπων και μοντέλων ελικοπτέρων στα οποία έχει εφαρμογή το εγχειρίδιο,

ια) περιγραφή των διαδικασιών για την επιβεβαίωση ότι οι βλάβες που επηρεάζουν την πτητική ικανότητα καταγράφονται και διορθώνονται,

ιβ) περιγραφή των διαδικασιών για την ενημέρωση του Κράτους Νηολόγησης για σοβαρά συμβάντα εντός της υπηρεσίας,

ιγ) περιγραφή των διαδικασιών ελέγχου της μίσθωσης αεροσκαφών και συναφών αεροναυτικών προϊόντων, και

ιδ) περιγραφή των διαδικασιών τροποποίησης του εγχειριδίου ελέγχου συντήρησης.

9.3 Πρόγραμμα συντήρησης

9.3.1 Το πρόγραμμα συντήρησης για κάθε ελικόπτερο, όπως απαιτείται από το 6.3, πρέπει να περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) εργασίες συντήρησης και τα διαστήματα κατά τα οποία θα πρέπει να εκτελούνται, λαμβάνοντας υπόψη την προβλεπόμενη χρησιμοποίηση του ελικοπτέρου,

β) όταν έχει εφαρμογή, το συνεχές πρόγραμμα δομικής ακεραιότητας,

γ) διαδικασίες για αλλαγές ή αποκλίσεις από τα α) και β) ανωτέρω, και

δ) όταν έχει εφαρμογή, περιγραφές παρακολούθησης της κατάστασης και προγράμματος αξιοπιστίας για τα συστήματα ελικοπτέρου, παρελκόμενα, μετάδοση ισχύος, στροφεία και συστήματα ισχύος.

9.3.2 Οι εργασίες συντήρησης και τα διαστήματα που έχουν καθορισθεί ως υποχρεωτικά για την έγκριση του σχεδιασμού τύπου πρέπει να αναγνωρίζονται ως τέτοια.

9.3.3 Σύσταση.- Το πρόγραμμα συντήρησης θα πρέπει να βασίζεται σε πληροφορίες του προγράμματος συντήρησης που διατίθεται από το Κράτος του Σχεδιασμού ή από τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη σχεδίαση του τύπου, και οποιαδήποτε άλλη διαθέσιμη εμπειρία.

9.4 Ημερολόγιο καταγραφής πτήσεως

9.4.1 Σύσταση.- Το ημερολόγιο καταγραφής πτήσεως του ελικοπτέρου θα πρέπει να περιέχει τα ακόλουθα μέρη και τους αντίστοιχους λατινικούς αριθμούς:

I - Εθνικότητα και νηολόγηση του ελικοπτέρου.

II - Ημερομηνία.

III - Ονόματα των μελών του πληρώματος.

IV - Καθήκοντα που ανατέθηκαν στα μέλη του πληρώματος.

V - Τόπος αναχώρησης.

VI - Τόπος άφιξης.

VII - Χρόνος αναχώρησης.

VIII - Χρόνος άφιξης.

IX - Ώρες πτήσεως.

X - Είδος πτήσεως (ιδιωτική, προγραμματισμένη ή μη προγραμματισμένη).

XI - Περιστατικά, παρατηρήσεις, εάν υπάρχουν.

XII - Υπογραφή υπευθύνου.

9.4.2 Σύσταση.- Καταχωρήσεις στο ημερολόγιο καταγραφής πτήσεως θα πρέπει να γίνονται άμεσα και με μελάνι ή ανεξίτηλο μολύβι.

9.4.3 Σύσταση.- Τα συμπληρωμένα ημερολόγια καταγραφής πτήσεως θα πρέπει να τηρούνται για να παρέχουν συνεχόμενο αρχείο των πτητικών λειτουργιών των τελευταίων έξι μηνών.

9.5 Αρχεία του φερόμενου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

Οι αερομεταφορείς πρέπει να έχουν πάντοτε διαθέσιμους, για άμεση μετάδοση στα κέντρα συντονισμού έρευνας, καταλόγους που περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης που φέρονται επί οποιουδήποτε από τα ελικόπτερά τους, που εμπλέκονται στη διεθνή αεροναυτιλία. Οι πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τον αριθμό, το χρώμα και τον τύπο των σωσιβίων λέμβων και πυροτεχνημάτων, λεπτομέρειες των ιατρικών εφοδίων έκτακτης ανάγκης, ποσότητες νερού και τον τύπο και τις συχνότητες των φορητών συσκευών ασυρμάτου έκτακτης ανάγκης.

9.6 Αρχεία αποτυπωτή πτήσης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, στην έκταση που είναι δυνατόν, για την περίπτωση που το ελικόπτερο εμπλακεί σε ατύχημα ή συμβάν, τη διατήρηση όλων των σχετικών αρχείων του αποτυπωτή πτήσης και, εάν απαιτείται, τους σχετικούς αποτυπωτές πτήσεως, και τη διατήρησή τους σε ασφαλή φύλαξη προκειμένου να διατεθούν, όπως ορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 13.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

10.1 Ανάθεση καθηκόντων έκτακτης ανάγκης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίσει, προς ικανοποίηση του Κράτους του αερομεταφορέα, τον ελάχιστο αριθμό του πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτείται για κάθε τύπο ελικοπτέρου, με βάση τα διατιθέμενα καθίσματα ή τον αριθμό των μεταφερομένων επιβατών, προκειμένου να εξασφαλίσει ασφαλή και ταχεία εκκένωση του ελικοπτέρου, και τις αναγκαίες λειτουργίες που πρέπει να εκτελεσθούν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή κατάσταση που απαιτεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να αναθέσει τις λειτουργίες αυτές για κάθε τύπο ελικοπτέρου.

10.2 Προστασία του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια της πτήσης

Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει να κάθεται με τη ζώνη του καθίσματος ή, εάν διατί-

θενται, τους ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας δεμένους κατά την απογείωση και την προσγείωση και οποτεδήποτε δίνει τέτοια εντολή ο κυβερνήτης.

Σημείωση.- Τα ανωτέρω δεν εμποδίζουν τον κυβερνήτη να δίνει την εντολή πρόσδεσης μόνον της ζώνης καθίσματος, σε άλλους χρόνους πέραν από την απογείωση και την προσγείωση.

10.3 Εκπαίδευση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει και θα διατηρεί πρόγραμμα εκπαίδευσης, εγκεκριμένο από το Κράτος του Αερομεταφορέα, που θα το ακολουθούν όλα τα πρόσωπα που ορίζονται ως μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών. Το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πρέπει να ακολουθεί ετήσιο πρόγραμμα περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης. Αυτά τα εκπαιδευτικά προγράμματα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι κάθε πρόσωπο:

α) είναι ικανό να εκτελεί εκείνα τα καθήκοντα και λειτουργίες ασφαλείας τα οποία έχουν ανατεθεί στο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών να εκτελέσει σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή σε κατάσταση που απαιτεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

β) έχει εξασκηθεί και είναι ικανό στη χρήση του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και διάσωσης που απαιτείται να φέρονται, όπως σωσίβια γιλέκα, σωσίβιες λέμβοι, γλίστρες εκκένωσης, έξοδοι έκτακτης ανάγκης, φορητοί πυροσβεστήρες, συσκευές οξυγόνου και κιβώτια πρώτων βοηθειών.

γ) όταν υπηρετεί σε ελικόπτερα που επιχειρούν πάνω από τα 3.000 μ. (10.000 πόδια), είναι ενήμερο όσον αφορά τις συνέπειες από την έλλειψη οξυγόνου και, στην περίπτωση ελικοπτέρων με συμπίεση, όσον αφορά τα φυσιολογικά φαινόμενα που συνοδεύουν την απώλεια συμπίεσης.

δ) είναι ενήμερο για τα ανατεθέντα καθήκοντα και λειτουργίες των άλλων μελών του πληρώματος σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στην έκταση που είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των δικών του καθηκόντων.

ε) είναι ενήμερο για τους τύπους των επικίνδυνων υλικών τα οποία μπορούν ή όχι να μεταφέρονται στο θάλαμο επιβατών και έχει ολοκληρώσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης επικίνδυνων υλικών που απαιτείται από το Παράρτημα 18, και

στ) είναι ενήμερο σχετικά με τις ανθρώπινες επιδόσεις καθώς σχετίζονται με τα καθήκοντα ασφαλείας του θαλάμου επιβατών που περιλαμβάνουν και τη συνεργασία πληρώματος διακυβέρνησης - πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για σχεδιασμό εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

10.4 Χρόνος πτήσης, περίοδοι πτητικής απασχόλησης και περίοδοι ανάπαυσης

Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εκπονήσει κανονισμούς που θα καθορίζουν τα όρια που έχουν εφαρμογή στο χρόνο πτήσης, τις περιόδους πτητικής απασχόλησης και τις περιόδους ανάπαυσης για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την καθιέρωση περιορισμών παρέχεται στο Προσάρτημα Α.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΑΣΦΑΛΕΙΑ*

(* Στο πλαίσιο του κεφαλαίου αυτού η λέξη «ασφάλεια» χρησιμοποιείται υπό την έννοια πρόληψης παράνομων πράξεων εναντίον της πολιτικής αεροπορίας.)

11.1 Κατάλογος ελέγχου ενεργειών της διαδικασίας έρευνας ελικοπτέρου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχει στο ελικόπτερο κατάλογος ελέγχου ενεργειών των διαδικασιών που θα ακολουθηθούν για έρευνα βόμβας σε περίπτωση υποψίας δολιοφθοράς. Ο κατάλογος ελέγχου ενεργειών πρέπει να συνοδεύεται από καθοδήγηση για την ενέργεια δράσεως που θα αναληφθεί σε περίπτωση που βρεθεί βόμβα ή ύποπτο αντικείμενο.

11.2 Εκπαιδευτικά προγράμματα

11.2.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει και να διατηρεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα που δίνει τη δυνατότητα στα μέλη του πληρώματος να ενεργήσουν κατά τον πιο κατάλληλο τρόπο για να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες πράξεων παράνομης επέμβασης.

11.2.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να εκπονήσει και να διατηρεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα για να εξοικειώσει κατάλληλους υπαλλήλους με προληπτικά μέτρα και τεχνικές σε σχέση με επιβάτες, αποσκευές, φορτίο, ταχυδρομείο, εξοπλισμό, υλικά και εφόδια που πρόκειται να μεταφερθούν επί ελικοπτέρου, έτσι ώστε να συνεισφέρουν στην πρόληψη ενεργειών δολιοφθοράς ή άλλων μορφών παράνομης επέμβασης.

11.3 Αναφορά ενεργειών παράνομης επέμβασης

Μετά από πράξη παράνομης επέμβασης, ο κυβερνήτης πρέπει να υποβάλει, χωρίς καθυστέρηση, σχετική αναφορά στην αρμόδια τοπική αρχή.

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ. ΔΙΕΘΝΗΣ ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΓΕΝΙΚΑ

Σημείωση 1.- Αν και η Σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας αναθέτει στο Κράτος Νηολόγησης συγκεκριμένες λειτουργίες τις οποίες το Κράτος αυτό δικαιούται να εκπληρώσει, ή υποχρεούται να εκπληρώσει, ανάλογα με την περίπτωση, η Συνέλευση αναγνώρισε, με την Απόφαση Α23-13, ότι το Κράτος Νηολόγησης πιθανώς να μην μπορεί να ανταποκριθεί επαρκώς στις ευθύνες του σε περιπτώσεις όπου τα αεροσκάφη μισθώνονται, εκμισθώνονται ή ανταλλάσσονται - ιδιαίτερα χωρίς πλήρωμα - από αερομεταφορέα άλλου Κράτους και ότι η Σύμβαση πιθανώς να μην μπορεί να προσδιορίσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Κράτους του αερομεταφορέα στις περιπτώσεις αυτές μέχρι το χρόνο που το άρθρο 83δις της Σύμβασης θα τεθεί σε ισχύ. Ανάλογα, το Συμβούλιο έκανε έκκληση ότι εάν, στις προαναφερθείσες περιπτώσεις, το Κράτος Νηολόγησης αδυνατεί να εκπληρώσει επαρκώς τις λειτουργίες που του έχουν ανατεθεί από τη Σύμβαση, να αναθέσει στο Κράτος του Αερομεταφορέα, υπό τον όρο της αποδοχής από το τελευταίο Κράτος, εκείνες τις λειτουργίες του Κράτους Νηολόγησης που θα μπορούσαν πιο επαρκώς να εκπληρωθούν από το Κράτος του Αερομεταφορέα. Έγινε κατανοητό ότι με τη θέση σε ισχύ του Άρθρου 83δις της Σύμβασης η προηγούμενη ενέργεια θα ήταν

μόνο θέμα πρακτικής ευκολίας και δεν θα επηρέαζε είτε τις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγου που περιγράφουν τα καθήκοντα του Κράτους Νηολόγησης είτε κάθε άλλο τρίτο Κράτος. Πάντως, καθώς το Άρθρο 83δις της Σύμβασης ετέθη σε ισχύ στις 20 Ιουνίου 1997, παρόμοιες συμφωνίες μεταβίβασης θα έχουν εφαρμογή από τα Συμβαλλόμενα Κράτη τα οποία έχουν επικυρώσει το σχετικό πρωτόκολλο (Doc 9318) με την κάλυψη των προϋποθέσεων που καθιερώθηκαν στο Άρθρο 83δις.

Σημείωση 2.- Στην περίπτωση διεθνών πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται από κοινού με ελικόπτερα που δεν είναι όλα νηολογημένα στο ίδιο Συμβαλλόμενο Κράτος, τίποτε σε αυτό το Μέρος του Παραρτήματος δεν εμποδίζει τα ενδιαφερόμενα Κράτη να έλθουν σε συμφωνία για την από κοινού άσκηση των λειτουργιών που ανατίθενται στο Κράτος Νηολόγησης από τις διατάξεις των σχετικών Παραρτημάτων.

1.1 Συμμόρφωση με νόμους,
κανονισμούς και διαδικασίες

1.1.1 Ο κυβερνήτης πρέπει να συμμορφώνεται με τους σχετικούς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες των Κρατών στα οποία επιχειρεί το ελικόπτερο.

Σημείωση 1.- Συμμόρφωση με πιο περιοριστικά μέτρα, χωρίς παράβαση των διατάξεων του 1.1.1, μπορεί να απαιτείται από το Κράτος Νηολόγησης.

Σημείωση 2.- Κανόνες που καλύπτουν πτήσεις πάνω από το πέλαγος περιέχονται στο Παράρτημα 2.

Σημείωση 3.- Πληροφορίες, για χειριστές και προσωπικό επιχειρήσεων πτήσεων, επί των παραμέτρων της διαδικασίας πτήσεως και των επιχειρησιακών διαδικασιών, περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος I. Κριτήρια για την κατασκευή διαδικασιών πτήσεως εξ όψεως και ενόργανης πτήσεως περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος II. Τα κριτήρια και οι διαδικασίες αποφυγής εμποδίων, που χρησιμοποιούνται σε ορισμένα Κράτη, μπορεί να διαφέρουν από τα PANS-OPS, και η γνώση αυτών των διαφορών είναι σημαντική για λόγους ασφαλείας.

1.1.2 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και την ασφάλεια του ελικοπτέρου και για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου επί του σκάφους, από τη στιγμή που οι κινητήρες εκκινήσουν μέχρις ότου το ελικόπτερο σταματήσει οριστικά στο τέλος της πτήσεως, με τους κινητήρες σβησμένους και τα πτερύγια του στροφείου σταματημένα.

1.1.3 Εάν μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή προσώπων απαιτεί τη λήψη μέτρων τα οποία συνιστούν παραβίαση των τοπικών κανονισμών ή διαδικασιών, ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώσει την κατάλληλη τοπική αρχή χωρίς καθυστέρηση. Εάν απαιτείται από το Κράτος στο οποίο συμβαίνει το περιστατικό, ο κυβερνήτης πρέπει να υποβάλει αναφορά για οποιαδήποτε τέτοια παραβίαση στην αρμόδια αρχή του Κράτους αυτού. Σε αυτή την περίπτωση, ο κυβερνήτης πρέπει επίσης να υποβάλει αντίγραφο της αναφοράς στο Κράτος Νηολόγησης. Τέτοιες αναφορές πρέπει να υποβληθούν το ταχύτερο δυνατό και κανονικά εντός 10 ημερών.

1.1.4 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για να ενημερώσει την πλησιέστερη κατάλληλη αρχή, με τον ταχύτερο διαθέσιμο τρόπο, για κάθε ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται το ελικόπτερο με αποτέλεσμα σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο οποιουδήποτε προσώπου ή σημαντική ζημιά στο ελικόπτερο ή σε περιουσία.

Σημείωση.- Ο ορισμός του όρου «σοβαρός τραυματισμός» περιέχεται στο Παράρτημα 13.

1.1.5 Σύσταση.- Ο κυβερνήτης θα πρέπει να έχει διαθέσιμες στο ελικόπτερο τις απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης στις περιοχές πάνω από τις οποίες υπάρχει πρόθεση να πετάξει το ελικόπτερο.

1.2 Επικίνδυνα υλικά

Σημείωση 1.- Διατάξεις για τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών περιέχονται στο Παράρτημα 18.

Σημείωση 2.- Το Άρθρο 35 της Σύμβασης αναφέρεται σε συγκεκριμένες κατηγορίες περιορισμών φορτίου.

1.3 Χρήση ψυχοκινητικών ουσιών

Σημείωση.- Διατάξεις που αφορούν τη χρήση ψυχοκινητικών ουσιών περιέχονται στο Παράρτημα 1, 1.2.7 και στο Παράρτημα 2, 2.5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

2.1 Επάρκεια ευκολιών λειτουργίας

Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίσει την πτήση, εκτός εάν έχει εξακριβωθεί με όλα τα λογικά διατιθέμενα μέσα ότι οι περιοχές και ευκολίες εδάφους ή/και νερού που διατίθενται και απαιτούνται άμεσα για τέτοια πτήση και για την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας του ελικοπτέρου είναι επαρκείς και περιλαμβάνουν ευκολίες επικοινωνίας και ναυτιλιακά βοηθήματα.

Σημείωση.- Το "λογικά μέσα" στο παρόν Πρότυπο έχει σκοπό να δηλώσει τη χρήση, στο σημείο αναχώρησης, πληροφοριών διαθέσιμων στον κυβερνήτη είτε μέσω επίσημων πληροφοριών δημοσιευμένων από τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών είτε άμεσα λαμβανομένων από άλλες πηγές.

2.2 Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου

Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να επιχειρεί προς ή από ελικοδρόμιο χρησιμοποιώντας επιχειρησιακά ελάχιστα κατώτερα από εκείνα τα οποία μπορεί να καθιερωθούν για αυτό το ελικοδρόμιο από το Κράτος στο οποίο ευρίσκεται, εκτός εάν υπάρχει συγκεκριμένη έγκριση αυτού του Κράτους.

Σημείωση.- Είναι πρακτική σε ορισμένα Κράτη να δηλώνουν, για σκοπούς σχεδίασης πτήσης, υψηλότερα ελάχιστα για ένα ελικοδρόμιο, όταν το υποδεικνύουν ως εναλλαγής, παρά για το ίδιο ελικοδρόμιο, όταν σχεδιάζεται ως εκείνο της προτιθέμενης προσγείωσης.

2.3 Ενημέρωση

2.3.1 Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα μέλη πληρώματος και οι επιβάτες είναι εξοικειωμένοι, μέσω προφορικής ενημέρωσης ή με άλλα μέσα, για τη θέση και τη χρήση:

α) των ζωνών ασφαλείας, και κατά περίπτωση,

β) των εξόδων έκτακτης ανάγκης,

γ) των σωσίβιων γιλέκων

δ) του εξοπλισμού διανομής οξυγόνου, και

ε) άλλου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης που παρέχεται για ατομική χρήση, και περιλαμβάνει κάρτες ενημέρωσης επιβατών για έκτακτη ανάγκη.

2.3.2 Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα επιβαίνοντα άτομα είναι ενήμερα για τη θέση και το γενικό τρόπο χρήσης του φερόμενου κύριου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης για συλλογική χρήση.

2.4 Πτητική ικανότητα ελικοπτέρου και προφυλάξεις ασφαλείας

Η πτήση δεν πρέπει να αρχίζει, μέχρις ότου ο κυβερνήτης ικανοποιηθεί ότι:

α) το ελικόπτερο είναι πτητικά ικανό, δεόντως νηολογημένο και ότι τα κατάλληλα πιστοποιητικά σχετικά με αυτό ευρίσκονται επί του ελικοπτέρου,

β) τα εγκατεστημένα στο ελικόπτερο όργανα και εξοπλισμός είναι κατάλληλα, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες συνθήκες πτήσεως,

γ) κάθε απαραίτητη συντήρηση έχει εκτελεσθεί σύμφωνα με το Κεφάλαιο 6,

δ) η μάζα του ελικοπτέρου και η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοια, ώστε η πτήση μπορεί να διεξαχθεί ασφαλώς, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες συνθήκες πτήσεως,

ε) οποιοδήποτε φορτίο μεταφέρεται είναι κατάλληλα κατανεμημένο και ασφαλώς προσδεμένο, και

στ) τα επιχειρησιακά όρια του ελικοπτέρου, που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως, ή το ισοδύναμό του, δεν θα υπερβληθούν.

2.5 Αναφορές και προγνώσεις καιρού

Πριν από τη έναρξη μιας πτήσης ο κυβερνήτης πρέπει να είναι γνώστης όλων των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών που είναι κατάλληλες για την προτιθέμενη πτήση. Η προετοιμασία για πτήση μακριά από τη γειτνίαση του μέρους αναχώρησης, και για κάθε πτήση με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, πρέπει να περιλαμβάνει: 1) μελέτη των διαθέσιμων τρεχουσών αναφορών καιρού και προγνώσεων, και 2) τη σχεδίαση εναλλακτικής σειράς ενεργειών ως πρόνοια για το ενδεχόμενο ότι η πτήση δεν μπορεί να ολοκληρωθεί όπως σχεδιάστηκε, λόγω καιρικών συνθηκών.

Σημείωση.- Οι διαδικασίες για τα σχέδια πτήσεως περιέχονται στο Παράρτημα 2 - Rules of the Air,and Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (PANS-ATM) (Doc 4444).

2.6 Περιορισμοί που επιβάλλονται από καιρικές συνθήκες

2.6.1 Πτήση σύμφωνα με κανόνες πτήσεως εξ όψεως

Η πτήση, εκτός από κάποια καθαρά τοπικού χαρακτήρα με μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με κανόνες πτήσεως εξ όψεως δεν πρέπει να αρχίζει, εκτός εάν οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές αναφορές, ή συνδυασμός τρεχουσών αναφορών και προγνώσεων, δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής, ή εκείνου του τμήματος της διαδρομής που θα πετάξει με κανόνες πτήσεως εξ όψεως, στον κατάλληλο χρόνο, θα είναι τέτοιες που θα κάνουν δυνατή τη συμμόρφωση με αυτούς τους κανόνες.

2.6.2 Πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων

2.6.2.1 Όταν απαιτείται ελικοδρόμιο εναλλαγής. Η πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων δεν πρέπει να αρχίζει, εκτός εάν οι διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι οι συνθήκες, στο ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης και τουλάχιστον σε ένα ελικοδρόμιο εναλλαγής, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης, θα είναι στα ή πάνω από τα επιχειρησιακά ελάχιστα του ελικοδρομίου.

Σημείωση.- Είναι πρακτική σε ορισμένα Κράτη να δηλώνουν, για σκοπούς σχεδίασης πτήσης, υψηλότερα ελάχιστα για ένα ελικοδρόμιο, όταν το υποδεικνύουν ως εναλλαγής, παρά για το ίδιο ελικοδρόμιο, όταν σχεδιάζεται ως εκείνο της προτιθέμενης προσγείωσης.

2.6.2.2 Όταν δεν απαιτείται ελικοδρόμιο εναλλαγής. Η πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων προς ελικοδρόμιο, όταν δεν απαιτείται ελικοδρόμιο εναλλαγής, δεν πρέπει να αρχίζει, εκτός εάν οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υφίστανται από δύο ώρες πριν έως δύο ώρες μετά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης, ή από τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης έως δύο ώρες μετά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης, οποιοδήποτε είναι μικρότερη περίοδος:

α) βάση νεφών τουλάχιστον 120 μ. (400 ποδών) πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, και

β) ορατότητα τουλάχιστον 1,5 χλμ. μεγαλύτερη από την ελάχιστη που συνδέεται με τη διαδικασία.

Σημείωση.- Αυτές θα πρέπει να θεωρηθούν ως ελάχιστες τιμές όπου διατηρείται αξιόπιστη και συνεχής μετεωρολογική παρακολούθηση. Όταν διατίθεται μόνο μια πρόγνωση τύπου "περιοχής" αυτές οι τιμές θα πρέπει να αυξηθούν ανάλογα.

2.6.3 Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου

2.6.3.1 Η πτήση δεν πρέπει να συνεχίζεται προς το ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, εκτός εάν οι τελευταίες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι συνθήκες σε αυτό το ελικοδρόμιο, ή σε ένα τουλάχιστον ελικοδρόμιο εναλλαγής, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης, θα είναι στα ή πάνω από τα συγκεκριμένα επιχειρησιακά ελάχιστα του ελικοδρομίου.

2.6.3.2 Η ενόργανη προσέγγιση δεν πρέπει να συνεχίζεται πέραν του σημείου του εξωτερικού ραδιοσημαντήρα σε περίπτωση προσέγγισης ακριβείας, ή κάτω από τα 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το ελικοδρόμιο σε περίπτωση προσέγγισης μη ακριβείας, εκτός εάν η αναφερθείσα ορατότητα ή η RVR ελέγχου είναι πάνω από τα καθορισμένα ελάχιστα.

2.6.3.3 Εάν, μετά τη διέλευση του σημείου του εξωτερικού ραδιοσημαντήρα σε περίπτωση προσέγγισης ακριβείας, ή μετά την κάθοδο κάτω από τα 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το ελικοδρόμιο σε περίπτωση προσέγγισης μη ακριβείας, η αναφερθείσα ορατότητα ή η RVR ελέγχου πέφτει κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα, η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, το ελικόπτερο δεν πρέπει να συνεχίσει την προσέγγισή του για προσγείωση πέραν του σημείου στο οποίο τα όρια των επιχειρησιακών ελαχίστων του ελικοδρομίου θα παραβιαστούν.

2.6.4 Πτήση σε συνθήκες παγοποίησης

Η πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί σε γνωστές ή αναμενόμενες συνθήκες παγοποίησης δεν πρέπει να αρχίζει, εκτός εάν το ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει τέτοιες συνθήκες.

2.7 Ελικοδρόμια εναλλαγής

2.7.1 Για να διεξαχθεί μια πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, τουλάχιστον ένα κατάλληλο ελικοδρόμιο εναλλαγής πρέπει να ορισθεί στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως και στο σχέδιο πτήσεως, εκτός εάν:

α) επικρατούν οι καιρικές συνθήκες του 2.6.2.2, ή

β) 1) το ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης είναι απομονωμένο και δεν διατίθεται κατάλληλο εναλλαγής, και

2) υπάρχει καθορισμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το απομονωμένο ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, και

3) ένα σημείο μη επιστροφής (PNR) προσδιορίζεται σε περίπτωση υπεράκτιου προορισμού.

2.7.2 Μπορεί να ορίζονται κατάλληλα ελικοδρόμια εναλλαγής που υπόκεινται στα ακόλουθα:

α) τα υπεράκτια εναλλαγής πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο αφού παρέλθει το σημείο μη επιστροφής (PNR). Προ του PNR πρέπει να χρησιμοποιούνται εναλλαγής ξηράς,

β) η μηχανική αξιοπιστία των κρίσιμων συστημάτων ελέγχου και των κρίσιμων περελκομένων πρέπει να εξετάζεται και να λαμβάνεται υπόψη στον καθορισμό της καταλληλότητας του εναλλαγής,

γ) η ικανότητα επιδόσεων με ένα κινητήρα εκτός ενεργείας πρέπει να εφικτή πριν από την άφιξη στο εναλλαγής,

δ) η διαθεσιμότητα του καταστρώματος πρέπει να είναι εγγυημένη,

ε) οι πληροφορίες καιρού πρέπει να είναι αξιόπιστες και ακριβείς.

Σημείωση.- Η τεχνική προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης μετά από βλάβη του συστήματος ελέγχου ενδέχεται να αποκλείει την υπόδειξη ορισμένων ελικοδρομίων εξέδρας ως ελικοδρομίων εναλλαγής.

2.7.3 Σύσταση.- Τα εναλλαγής εκτός ξηράς δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν είναι δυνατόν να φέρονται αρκετά καύσιμα, ώστε να υπάρχει εναλλαγής ξηράς. Τέτοιες περιστάσεις θα πρέπει να αποτελούν εξαιρέσεις και δεν θα πρέπει να περιλαμβάνουν αυξημένο φορτίο σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

2.8 Εφοδιασμός καυσίμου και λαδιού

2.8.1 Όλα τα ελικόπτερα. Η πτήση δεν θα πρέπει να αρχίζει, εκτός εάν, λαμβάνοντας υπόψη και τις μετεωρολογικές συνθήκες και τις καθυστερήσεις που αναμένονται στην πτήση, το ελικόπτερο μεταφέρει επαρκή καύσιμα και λάδι, για να εξασφαλίζει ότι μπορεί να ολοκληρώσει την πτήση ασφαλώς. Επιπλέον, πρέπει να φέρεται απόθεμα για να αντιμετωπίσει έκτακτες καταστάσεις.

2.8.2 Πτητικές λειτουργίες με κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR). Το καύσιμο και το λάδι που μεταφέρεται για να συμμορφωθεί με το 2.8.1 πρέπει, για την περίπτωση πτητικών λειτουργιών VFR, να είναι τουλάχιστον σε ποσότητα επαρκή για να επιτρέπει στο ελικόπτερο:

α) να πετάξει στο ελικοδρόμιο για το οποίο η πτήση έχει σχεδιασθεί,

β) να πετάξει κατόπιν για περίοδο 20 λεπτών με ταχύτητα κάλλιστης απόστασης συν 10 τοις εκατό του σχεδιασμένου χρόνου πτήσεως, και

γ) να έχει επιπλέον ποσότητα καυσίμου, επαρκή για να αντιμετωπίσει την αυξημένη κατανάλωση σε περίπτωση ενδεχόμενων εκτάκτων αναγκών, όπως προσδιορίζονται από το Κράτος και καθορίζονται στους κανονισμούς του Κράτους που διέπουν τη γενική αεροπορία.

2.8.3 Πτητικές λειτουργίες με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR). Το καύσιμο και το λάδι που μεταφέρεται για να συμμορφωθεί με το 2.8.1 πρέπει, για την περίπτωση πτητικών λειτουργιών IFR, να είναι τουλάχιστον σε ποσότητα επαρκή για να επιτρέπει στο ελικόπτερο:

2.8.3.1 Όταν δεν απαιτείται ελικοδρόμιο εναλλαγής, από την άποψη του 2.6.2.2, να πετάξει προς το ελικοδρόμιο για το οποίο η πτήση έχει σχεδιασθεί, και κατόπιν:

α) να πετάξει 30 λεπτά με ταχύτητα κράτησης στα 450 μ. (1.500 πόδια) πάνω από το ελικοδρόμιο προορισμού υπό τυπικές συνθήκες θερμοκρασίας και να προσεγγίσει και να προσγειωθεί, και

β) να έχει επιπλέον ποσότητα καυσίμου, επαρκή για να αντιμετωπίσει την αυξημένη κατανάλωση σε περίπτωση ενδεχόμενων εκτάκτων αναγκών.

2.8.3.2 Όταν απαιτείται ελικοδρόμιο εναλλαγής, από την άποψη του 2.6.2.1, να πετάξει και να εκτελέσει προσέγγιση, και αποτυχημένη προσέγγιση, στο ελικοδρόμιο προς το οποίο έχει σχεδιαστεί η πτήση, και κατόπιν:

α) να πετάξει προς το εναλλαγής που ορίζεται στο σχέδιο πτήσεως, και μετά

β) να πετάξει για 30 λεπτά με ταχύτητα κράτησης στα 450 μ. (1.500 πόδια) πάνω από το εναλλαγής προορισμού υπό τυπικές συνθήκες θερμοκρασίας και να προσεγγίσει και να προσγειωθεί, και

γ) να έχει επιπλέον ποσότητα καυσίμου, επαρκή για να αντιμετωπίσει την αυξημένη κατανάλωση σε περίπτωση ενδεχόμενων εκτάκτων αναγκών.

2.8.3.3 Όταν δεν διατίθεται κατάλληλο ελικοδρόμιο εναλλαγής, από την άποψη του 2.7.1 β), να πετάξει προς το ελικοδρόμιο προς το οποίο έχει σχεδιαστεί η πτήση και κατόπιν για μια περίοδο δύο ωρών με ταχύτητα κράτησης.

2.8.4 Για τον υπολογισμό του απαιτούμενο στο 2.8.1 καυσίμου και λαδιού, πρέπει να εξετασθούν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) πρόγνωση μετεωρολογικών συνθηκών,

β) αναμενόμενα δρομολόγια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και καθυστερήσεις κυκλοφορίας,

γ) για πτήση IFR, ενόργανη προσέγγιση στο ελικοδρόμιο προορισμού, που περιλαμβάνει αποτυχημένη προσέγγιση,

δ) οι διαδικασίες απώλειας συμπίεσης, όπου έχει εφαρμογή, ή βλάβη μιας μονάδας ισχύος κατά τη διαδρομή, και

ε) οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες που ενδέχεται να καθυστερήσουν την προσγείωση του ελικοπτέρου ή να αυξήσουν την κατανάλωση καυσίμου ή/και λαδιού.

Σημείωση.- Τίποτα στο 2.8 δεν αποκλείει τροποποίηση του σχεδίου πτήσης εν πτήσει με σκοπό να επανασχεδιάσει την πτήση προς άλλο ελικοδρόμιο, υπό την προ-

ϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις του 2.8 μπορεί να καλυφθούν από το σημείο όπου επανασχεδιάστηκε η πτήση.

2.9 Παροχή οξυγόνου

Σημείωση.- Ύψη κατά προσέγγιση στην Τυπική Ατμόσφαιρα, τα οποία αντιστοιχούν στις τιμές της απόλυτης πίεσης, που χρησιμοποιούνται στο κείμενο είναι τα ακόλουθα:

Απόλυτη πίεση	Μέτρα	Πόδια
700 hPa	3.000	10.000
620 hPa	4.000	13.000

2.9.1 Πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί σε ύψη στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση στα διαμερίσματα προσωπικού θα είναι λιγότερη από 700 hPa δεν πρέπει να αρχίζει, εκτός εάν μεταφέρεται επαρκές αναπνευστικό οξυγόνο αποθηκευμένο για να παρέχει:

α) σε όλα τα μέλη του πληρώματος και 10 τοις εκατό των επιβατών για όποια περίοδο πάνω από 30 λεπτά που η πίεση στα διαμερίσματα που καταλαμβάνονται από αυτούς θα είναι μεταξύ 700 hPa και 620 hPa,

β) στο πλήρωμα και τους επιβάτες για οποιαδήποτε περίοδο που η ατμοσφαιρική πίεση στα διαμερίσματα που καταλαμβάνονται από αυτούς θα είναι λιγότερη από 620 hPa.

2.9.2 Πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί με ελικόπτερο που διαθέτει συμπίεση δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν μεταφέρεται επαρκής ποσότητα αποθηκευμένου αναπνευστικού οξυγόνου για να εφοδιάσει όλα τα μέλη του πληρώματος και αναλογία επιβατών, όπως απαιτείται από τις περιστάσεις για την πτήση που επιχειρείται, στην περίπτωση απώλειας συμπίεσης, για οποιαδήποτε περίοδο που η ατμοσφαιρική πίεση σε οποιοδήποτε διαμερίσματα που καταλαμβάνεται από αυτούς θα είναι λιγότερη από 700 hPa.

2.10 Χρήση οξυγόνου

Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, όταν εμπλέκονται στην εκτέλεση καθηκόντων αναγκαίων για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου εν πτήσει, πρέπει να χρησιμοποιούν αναπνευστικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε επικρατούν συνθήκες, για τις οποίες απαιτείται η τροφοδότησή του στο 2.9.1 ή 2.9.2.

2.11 Οδηγίες έκτακτης ανάγκης εν πτήσει

Σε έκτακτη ανάγκη κατά την πτήση, ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα επιβαίνοντα άτομα λαμβάνουν οδηγίες για τις ενέργειες έκτακτης ανάγκης που μπορεί να είναι κατάλληλες για τις περιστάσεις.

2.12 Αναφορά καιρού από χειριστές

Σύσταση.- Όταν οι αντιμετωπιζόμενες καιρικές συνθήκες είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφάλεια άλλου αεροσκάφους, θα πρέπει να αναφέρονται το ταχύτερο δυνατόν.

2.13 Επικίνδυνες καταστάσεις πτήσεως

Σύσταση.- Επικίνδυνες καταστάσεις πτήσεως, εκτός εκείνων που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες, που αντιμετωπίζονται κατά τη διαδρομή θα πρέπει να αναφέρονται το ταχύτερο δυνατόν. Οι αναφορές που γίνονται έτσι θα πρέπει να δίνουν τέτοιες λεπτομέρειες που μπορεί να έχουν σχέση με την ασφάλεια άλλων αεροσκαφών.

2.14 Καταλληλότητα μελών πληρώματος διακυβέρνησης

Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για να εξασφαλίζει ότι η πτήση:

α) δεν θα αρχίζει, εάν οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης αδυνατεί να εκπληρώσει τα καθήκοντά του από οποιαδήποτε αιτία όπως τραυματισμός, ασθένεια, κόπωση, οι επιδράσεις του αλκοόλή των φαρμάκων, και

β) δεν θα συνεχίζονται πέραν του πλησιέστερου κατάλληλου ελικοδρομίου, όταν η ικανότητα των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους είναι σημαντικά μειωμένη από εξασθένηση δυνάμεων από αιτίες όπως κόπωση, ασθένεια, έλλειψη οξυγόνου.

2.15 Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης στις θέσεις εργασίας τους

2.15.1 Απογείωση και προσγείωση

Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο πρέπει να είναι στις θέσεις τους.

2.15.2 Κατά τη διαδρομή

Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο πρέπει να είναι στις θέσεις τους, εκτός εάν η απουσία τους είναι αναγκαία για την εκτέλεση καθηκόντων σε σχέση με την πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου ή για φυσιολογικές ανάγκες.

2.15.3 Ζώνες καθίσματος

Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν τις ζώνες καθίσματος δεμένες, όταν είναι στις θέσεις τους.

2.15.4 Ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας.

Σύσταση.- Όταν παρέχονται ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας, κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που καταλαμβάνει μια θέση χειριστή πρέπει να έχει τους ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας δεμένους κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης. Όλα τα άλλα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν τους ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας δεμένους κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης, εκτός εάν οι ιμάντες των ώμων εμποδίζουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, οπότε οι ιμάντες των ώμων μπορεί να λυθούν αλλά οι ζώνες καθίσματος πρέπει να παραμένουν δεμένες.

Σημείωση.- Οι ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας περιλαμβάνουν ιμάντες ώμων και ζώνη καθίσματος οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα.

2.16 Διαδικασίες ενόργανης πτήσεως

2.16.1 Μια ή περισσότερες διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης πρέπει να εγκρίνεται και δημοσιεύεται από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, ή από το Κράτος το οποίο είναι υπεύθυνο για το ελικοδρόμιο,

όταν βρίσκεται έξω από την επικράτεια οποιουδήποτε Κράτους, για την εξυπηρέτηση κάθε περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης ή ελικοδρομίου που χρησιμοποιείται για ενόργανες πτητικές λειτουργίες.

2.16.2 Όλα τα ελικόπτερα που επιχειρούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων πρέπει να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης που εγκρίνονται από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, ή από το Κράτος το οποίο είναι υπεύθυνο για το ελικοδρόμιο, όταν βρίσκεται έξω από την επικράτεια οποιουδήποτε Κράτους.

Σημείωση 1.- Οι επιχειρησιακές διαδικασίες που συνιστώνται για την καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού που εμπλέκεται σε πτητικές λειτουργίες ενόργανης πτήσεως περιγράφονται στο PANS-OPS (Doc 8168), Τόμος I.

Σημείωση 2.- Κριτήρια για την εκπόνηση διαδικασιών ενόργανης πτήσεως για την καθοδήγηση των εμπειρογνωμόνων που εκπονούν διαδικασίες παρέχονται στο PANS-OPS (Doc 8168), Τόμος II.

2.17 Οδηγία – γενικά

Το στροφείο του ελικοπτέρου δεν πρέπει να περιστρέφεται με ισχύ χωρίς εξουσιοδοτημένο χειριστή στα χειριστήρια ελέγχου.

2.18 Ανεφοδιασμός καυσίμου με επιβαίνοντες ή με στροφεία που περιστρέφονται

2.18.1 Σύσταση.- Ένα ελικόπτερο δεν πρέπει να ανεφοδιάζεται με καύσιμο, όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται ή το στροφείο περιστρέφεται, εκτός εάν παρακολουθείται από τον κυβερνήτη ή άλλο προσωπικό με κατάλληλα προσόντα έτοιμο να αρχίσει και να κατευθύνει εκκένωση του ελικοπτέρου με τα πιο πρακτικά και γρήγορα διαθέσιμα μέσα.

2.18.2 Σύσταση.- Όταν γίνεται ανεφοδιασμός καυσίμου με επιβάτες να επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται, αμφίπλευρη επικοινωνία πρέπει να τηρείται από σύστημα ενδοσυνεννόησης του ελικοπτέρου ή άλλα κατάλληλα μέσα μεταξύ του πληρώματος εδάφους που επιβλέπει τον ανεφοδιασμό καυσίμου και του κυβερνήτη ή άλλου προσωπικού με τα κατάλληλα προσόντα που απαιτούνται από το 2.18.1

Σημείωση 1.- Διατάξεις που αφορούν τον ανεφοδιασμό καυσίμου αεροσκάφους περιέχονται στο Παράρτημα 14, Τόμος I και καθοδήγηση για ασφαλείς πρακτικές ανεφοδιασμού καυσίμου περιέχονται στο Airport Services Manual (Doc 9137), Μέρη 1 και 8.

Σημείωση 2.- Επιπρόσθετα προληπτικά μέτρα απαιτούνται, όταν γίνεται ανεφοδιασμός με καύσιμα διαφορετικά από την αεροπορική κηροζίνη, ή όταν ο ανεφοδιασμός έχει ως αποτέλεσμα μείγμα αεροπορικής κηροζίνης με άλλα αεροπορικά καύσιμα στροβιλοκινητήρων, ή όταν χρησιμοποιείται ανοιχτή γραμμή.

2.19 Πτήσεις πάνω από νερό

Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από το νερό σύμφωνα με το 4.3.1 πρέπει να είναι πιστοποιημένα για προσθαλάσσωση. Η κατάσταση της θάλασσας πρέπει να είναι αναπόσπαστο μέρος των πληροφοριών προσθαλάσσωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

3.1 Το ελικόπτερο πρέπει να επιχειρεί:

α) σε συμμόρφωση με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας ή ισοδύναμου εγκεκριμένου εγγράφου,

β) εντός των ορίων λειτουργίας που καθορίζονται από την πιστοποιούσα αρχή του Κράτους Νηολόγησης, και

γ) εντός των περιορισμών της μάζας που επιβάλλονται λόγω συμμόρφωσης με τα ισχύοντα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου του Παραρτήματος 16, Τόμος I, εκτός εάν άλλως εξουσιοδοτείται, σε εξαιρετικές περιστάσεις για συγκεκριμένο ελικοδρόμιο όπου δεν υφίσταται πρόβλημα ενόχλησης από θόρυβο, από την αρμόδια αρχή του Κράτους στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο.

3.2 Αφίσες, καταστάσεις, σημάνσεις οργάνων ή συνδυασμοί αυτών, που περιέχουν εκείνους τους περιορισμούς λειτουργίας που καθορίζονται από την πιστοποιούσα αρχή του Κράτους Νηολόγησης για οπτική παρουσίαση, πρέπει να προβάλλονται στο ελικόπτερο.

Σημείωση.- Τα Πρότυπα του Παραρτήματος 8 - Airworthiness of Aircraft, Μέρος IV, έχουν εφαρμογή σε όλα τα ελικόπτερα που προορίζονται για μεταφορά επιβατών ή φορτίου ή ταχυδρομείου στη διεθνή αεροναυτιλία.

3.3 Μόνο στα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 πρέπει να επιτρέπεται να επιχειρούν από υψωμένα ελικοδρόμια σε πυκνοκατοικημένες περιοχές.

3.4 Σύσταση.- Δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3 να επιχειρούν από υψωμένα ελικοδρόμια ή ελικοδρόμια εξέδρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΟΡΓΑΝΑ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΤΗΣΗΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

Σημείωση.- Προδιαγραφές για την προμήθεια εξοπλισμού επικοινωνιών και πλοήγησης ελικοπτέρου περιέχονται στο Κεφάλαιο 5.

4.1 Όλα τα ελικόπτερα σε όλες τις πτήσεις

4.1.1 Γενικά

Επιπλέον του απαραίτητου ελάχιστου εξοπλισμού για την έκδοση πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας, τα όργανα, εξοπλισμός και έντυπα πτήσεως που ορίζονται στις επόμενες παραγράφους πρέπει να εγκαθίστανται ή φέρονται, κατά περίπτωση, σε ελικόπτερα σύμφωνα με το χρησιμοποιούμενο ελικόπτερο και ως προς τις περιστάσεις υπό τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση. Τα οριζόμενα όργανα και εξοπλισμός, περιλαμβανομένης της εγκατάστασής τους, πρέπει να είναι εγκεκριμένα ή αποδεκτά από το Κράτος Νηολόγησης.

4.1.2 Όργανα

Το ελικόπτερο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με όργανα, τα οποία θα δίνουν τη δυνατότητα στο πλήρωμα διακυβέρνησης να ελέγχει το ίχνος πτήσεως του ελικοπτέρου, να εκτελεί οποιοδήποτε απαιτούμενο διαδικαστικό ελιγμό, και να παρατηρεί τους περιορισμούς λειτουργίας του ελικοπτέρου στις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

4.1.3 Εξοπλισμός

4.1.3.1 Όλα τα ελικόπτερα σε όλες τις πτήσεις πρέπει να είναι εφοδιασμένα με:

α) ένα προσιτό κυτίο πρώτων βοηθειών,

β) φορητούς πυροσβεστήρες κάποιου τύπου που, όταν αδειάσουν, δεν θα προξενήσουν επικίνδυνη μόλυνση του αέρα εντός του ελικοπτέρου. Τουλάχιστον ένας πρέπει να βρίσκεται:

1) στο διαμέρισμα των χειριστών, και

2) σε κάθε διαμέρισμα επιβατών που είναι ξεχωριστό από το διαμέρισμα των χειριστών και δεν είναι άμεσα προσιτό στο χειριστή ή τον συγκυβερνήτη,

γ) 1) θέση ή κρεβάτι για κάθε άτομο πάνω από μια ηλικία που πρέπει να καθορίζεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα, και

2) ζώνη καθίσματος για κάθε κάθισμα και ζώνες συγκράτησης για κάθε κρεβάτι, και

δ) τα ακόλουθα εγχειρίδια, χάρτες και πληροφορίες:

1) το εγχειρίδιο πτήσεως ή άλλα έγγραφα ή πληροφορίες που αφορούν οποιουσδήποτε περιορισμούς λειτουργίας καθορίζονται για το ελικόπτερο από την πιστοποιούσα αρχή του Κράτους Νηολόγησης, που απαιτούνται για την εφαρμογή του Κεφαλαίου 3,

2) ισχύοντες και κατάλληλους χάρτες για τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι λογικό να αναμένεται ότι ενδέχεται να εκτραπεί η πτήση,

3) διαδικασίες, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 2, για τους κυβερνήτες αναχαιτιζόμενων αεροσκαφών, και

4) κατάσταση οπτικών σημάτων για χρήση από τα αναχαιτίζοντα και αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη, όπως περιέχονται στο Παράρτημα 2, και

ε) εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες κατάλληλης αντοχής για αντικατάσταση εκείνων που είναι προσιτές κατά την πτήση.

4.1.3.2 Σύσταση.- Όλα τα ελικόπτερα σε όλες τις πτήσεις θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τους κώδικες σημάτων εδάφους-αέρα για σκοπούς έρευνας και διάσωσης.

4.1.3.3 Σύσταση.- Όλα τα ελικόπτερα σε όλες τις πτήσεις θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας για κάθε κάθισμα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης.

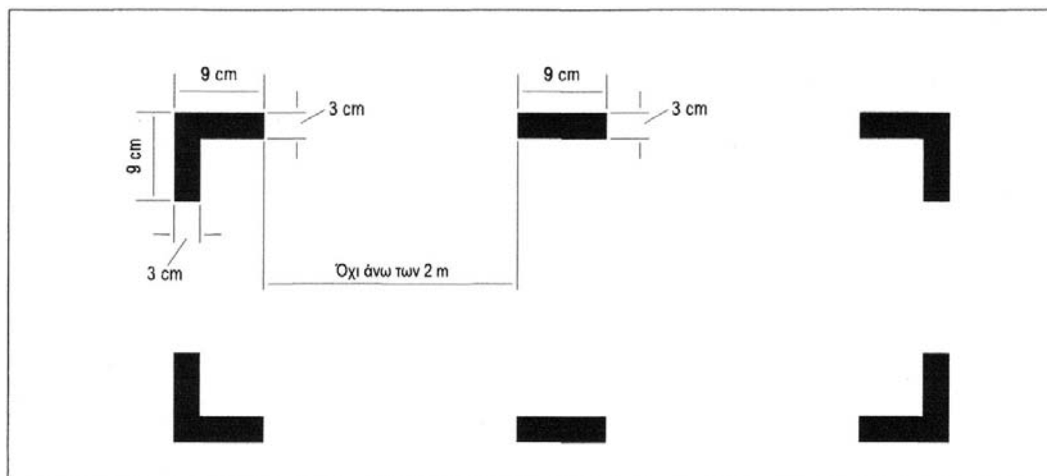
Σημείωση.- Οι ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας περιλαμβάνουν ιμάντες ώμων και ζώνη καθίσματος που μπορεί να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα.

4.1.4 Σήμανση σημείων θραύσης ατράκτου

4.1.4.1 Εάν επισημαίνονται σ΄ ένα ελικόπτερο περιοχές της ατράκτου που είναι κατάλληλες για θραύση από τα μέλη διάσωσης σε έκτακτη ανάγκη, τέτοιες περιοχές πρέπει να έχουν σήμανση όπως φαίνεται παρακάτω (βλέπε το ακόλουθο σχήμα). Το χρώμα των σημάνσεων πρέπει να είναι κόκκινο ή κίτρινο, και εάν είναι απαραίτητο πρέπει να έχουν άσπρο περίγραμμα για να κάνει αντίθεση με το περιβάλλον.

4.1.4.2 Εάν οι σημάνσεις στις γωνίες απέχουν περισσότερο από 2 μ., ενδιάμεσες γραμμές 9 εκ. x 3 εκ. πρέπει να παρεμβάλλονται, έτσι ώστε να μην υπάρχουν περισσότερα από 2 μ. μεταξύ διαδοχικών σημάνσεων.

Σημείωση.- Αυτό το Πρότυπο δεν απαιτεί οποιοδήποτε ελικόπτερο να έχει περιοχές θραύσης ατράκτου.



Σήμανση σημείων θραύσης ατράκτου (Βλέπε 4.1.4)

4.2 Όλα τα ελικόπτερα που επιχειρούν ως πτήσεις VFR

4.2.1 Όλα τα ελικόπτερα, όταν επιχειρούν ως πτήσεις VFR, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) μαγνητική πυξίδα,

β) χρονόμετρο ακριβείας που να δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο,

δ) ενδείκτη ταχύτητας αέρα, και

ε) πρόσθετα όργανα ή εξοπλισμό, όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

4.4.2 Σύσταση.- Οι πτήσεις VFR, οι οποίες διεξάγονται ως ελεγχόμενες πτήσεις, πρέπει να είναι εξοπλισμένες σύμφωνα με το 4.6.

4.3 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από νερό

4.3.1 Μέσα επίπλευσης

Όλα τα ελικόπτερα που προορίζονται να πετάνε πάνω από νερό πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μόνιμα ή ταχέως αναπτυσσόμενα μέσα επίπλευσης, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ασφαλής προσθαλάσσωση του ελικοπτέρου όταν:

α) πετάει πάνω από νερό σε απόσταση από ξηρά που αντιστοιχεί σε περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική

ταχύτητα πλεύσης στην περίπτωση ελικοπτέρων επιδόσεων Κατηγορίας 1 ή 2, ή

β) πετάει πάνω από νερό πέραν της αυτοπεριστροφικής απόστασης ή της απόστασης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης από ξηρά, στην περίπτωση ελικοπτέρων επιδόσεων Κατηγορίας 3.

4.3.2 Εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης

4.3.2.1 Ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 και 2 που επιχειρούν σύμφωνα με τις διατάξεις του 4.3.1, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) ένα σωσίβιο γιλέκο ή ισότιμη ανεξάρτητη συσκευή επίπλευσης, για κάθε επιβαίνοντα, αποθηκευμένο σε μια θέση άμεσα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του προσώπου για τη χρήση του οποίου προορίζεται,

β) σωσίβιες λέμβους σε ικανό αριθμό, ώστε να μεταφέρουν όλους τους επιβαίνοντες, αποθηκευμένες έτσι ώστε να διευκολύνεται η άμεση χρήση τους σε έκτακτη ανάγκη, εφοδιασμένες με τέτοιο εξοπλισμό διάσωσης που περιλαμβάνει μέσα συντήρησης στη ζωή που είναι κατάλληλα για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, και

γ) εξοπλισμό για να γίνονται πυροτεχνικά σήματα κινδύνου, τα οποία περιγράφονται στο Παράρτημα 2.

4.3.2.2 Τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3, όταν επιχειρούν πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής από ξηρά αλλά εντός απόστασης από την ξηρά η οποία καθορίζεται από την αρμόδια αρχή του υπεύθυνου Κράτους, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σωσίβιο γιλέκο ή ισότιμη ανεξάρτητη συσκευή επίπλευσης, για κάθε επιβαίνοντα, αποθηκευμένο σε μια θέση άμεσα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του προσώπου για τη χρήση του οποίου προορίζεται.

Σημείωση.- Όταν προσδιορίζεται η απόσταση από την ξηρά που αναφέρεται στο 4.3.2.2, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι περιβαλλοντικές συνθήκες και η διαθεσιμότητα των ευκολιών SAR.

4.3.2.3 Τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3, όταν επιχειρούν εκτός των διατάξεων του 4.3.2.2, πρέπει να είναι εξοπλισμένα όπως στο 4.3.2.1.

4.3.2.4 Στην περίπτωση ελικοπτέρων επιδόσεων Κατηγορίας 2 και Κατηγορίας 3, όταν απογειώνονται ή προσγειώνονται σε ελικοδρόμιο, όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι ρυθμισμένο πάνω από το νερό, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης, πρέπει να φέρεται τουλάχιστον ο εξοπλισμός που απαιτείται από το 4.3.2.1 α).

4.3.2.5 Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισότιμη ανεξάρτητη συσκευή επίπλευσης, όταν φέρονται σύμφωνα με το παρόν 4.3, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για το σκοπό της διευκόλυνσης του εντοπισμού ατόμων.

4.3.2.6 Σύσταση.- Επί οποιουδήποτε ελικοπτέρου για το οποίο το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1991, τουλάχιστον το 50 τοις εκατό των φερομένων σωσιβίων λέμβων σύμφωνα με τις διατάξεις του 4.3.2 θα πρέπει να είναι αναπτυσσόμενες με έλεγχο εξ αποστάσεως.

4.3.2.7 Σύσταση.- Οι λέμβοι που δεν αναπτύσσονται με έλεγχο εξ αποστάσεως και έχουν μάζα μεγαλύτερη από 40 kg θα πρέπει να είναι εξοπλισμένες με κάποιο μέσο μηχανικά βοηθούμενης ανάπτυξης.

4.3.2.8 Σύσταση.- Επί οποιουδήποτε ελικοπτέρου για το οποίο το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 1991, οι διατάξεις των 4.3.2.6 και 4.3.2.7 θα πρέπει να εφαρμοσθούν όχι αργότερα από την 31η Δεκεμβρίου 1992.

4.4 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από καθορισμένες περιοχές εδάφους

Τα ελικόπτερα, όταν επιχειρούν κατά μήκος περιοχών ξηράς οι οποίες έχουν καθοριστεί από το ενδιαφερόμενο Κράτος ως περιοχές στις οποίες η έρευνα και διάσωση θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τέτοιες συσκευές εκπομπής σημάτων και εξοπλισμό διάσωσης (συμπεριλαμβανομένων και των μέσων για διατήρηση της ζωής) οι οποίες να είναι κατάλληλες για τις περιοχές πάνω από τις οποίες γίνεται η πτήση.

4.5 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις μεγάλου ύψους

4.5.1 Ελικόπτερα που δεν διαθέτουν συμπίεση

Τα ελικόπτερα που δεν διαθέτουν συμπίεση που προορίζονται να επιχειρούν σε μεγάλα ύψη πρέπει να φέρει εξοπλισμό για αποθήκευση και διανομή των αποθεμάτων οξυγόνου που απαιτούνται στο 2.9.1.

4.5.2 Ελικόπτερα που διαθέτουν συμπίεση

Σύσταση.- Τα ελικόπτερα που διαθέτουν συμπίεση που προορίζονται να επιχειρούν σε μεγάλα ύψη πρέπει να φέρει εξοπλισμό αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου έκτακτης ανάγκης ικανό να αποθηκεύει και διανέμει τα αποθέματα οξυγόνου που απαιτούνται στο 2.9.2.

4.6 Όλα τα ελικόπτερα που επιχειρούν σύμφωνα με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων

Όλα τα ελικόπτερα, όταν επιχειρούν σύμφωνα με του κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, ή όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να διατηρηθεί σ' ένα επιθυμητό ύψος χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα όργανα πτήσης, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) μια μαγνητική πυξίδα,

β) ένα χρονόμετρο ακριβείας το οποίο να δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) ένα ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο,

Σημείωση.- Λόγω της μακράς ιστορίας των λανθασμένων ενδείξεων, η χρήση υψομέτρων βαρελοειδούς ενδείκτη δεν συνιστάται.

δ) ένα σύστημα ένδειξης της ταχύτητας αέρα με ένα μέσο πρόληψης της κακής λειτουργίας εξαιτίας είτε της υγροποίησης, είτε της παγοποίησης,

ε) ένα ενδείκτη ολισθήσεων,

στ) δύο ενδείκτες στάσεως (τεχνητός ορίζοντας), ένας εκ των οποίων μπορεί να αντικατασταθεί από ενδείκτη στροφών,

ζ) ένα ενδείκτη πορείας (γυροσκόπιο πορείας),

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις των 4.6 ε), στ), και ζ), μπορεί να πληρούνται με συνδυασμούς οργάνων ή με ολοκληρωμένα συστήματα καθοδήγησης πτήσης με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζονται τα προφυλακτικά μέτρα για ολική αστοχία, τα οποία ενυπάρχουν στα διαφορετικά όργανα.

η) μέσα για ένδειξη αν η παροχή ενέργειας στα γυροσκοπικά όργανα είναι επαρκής,

θ) ένα μέσο ένδειξης στο θάλαμο πληρώματος διακυβέρνησης της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα,

ι) ένα ενδείκτη βαθμού ανόδου και καθόδου, και

ια) τέτοια πρόσθετα όργανα ή εξοπλισμό, όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

4.7 Όλα τα ελικόπτερα όταν επιχειρούν κατά τη νύχτα

4.7.1 Όλα τα ελικόπτερα, όταν επιχειρούν κατά τη νύχτα, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με:

α) όλο τον εξοπλισμό που καθορίζεται στο 4.6,

β) τα φώτα που απαιτούνται, από το Παράρτημα 2, για αεροσκάφη εν πτήσει ή που επιχειρούν στην περιοχή κίνησης του ελικοδρομίου,

Σημείωση.- Τα γενικά χαρακτηριστικά των φώτων καθορίζονται στο Παράρτημα 8. Λεπτομερείς προδιαγραφές για φώτα που πληρούν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για αεροσκάφη εν πτήσει ή που επιχειρούν στην περιοχή κίνησης ελικοδρομίου περιλαμβάνονται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

γ) ένα φως προσγείωσης,

δ) φωτισμό για όλα τα όργανα πτήσεως και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου,

ε) φώτα σε όλα τα διαμερίσματα θαλάμου επιβατών, και

στ) ένα ηλεκτρικό φακό για κάθε θέση πληρώματος.

4.7.2 Σύσταση.- Το φως προσγείωσης πρέπει να είναι περιστρεφόμενο, τουλάχιστον στο κατακόρυφο επίπεδο.

4.8 Όλα τα ελικόπτερα που απαιτείται να συμμορφώνονται με τα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου του Παραρτήματος 16, Τόμος Ι

Όλα τα ελικόπτερα που απαιτείται να συμμορφώνονται με τα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου στο Παράρτημα 16, Τόμος Ι πρέπει να φέρουν έγγραφο που να αποδεικνύει την πιστοποίηση θορύβου. Όταν το έγγραφο, ή μια κατάλληλη δήλωση που αποδεικνύει την πιστοποίηση θορύβου που περιέχεται σε άλλο έγγραφο εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης, εκδίδεται σε γλώσσα διαφορετική από την Αγγλική, πρέπει να περιλαμβάνει Αγγλική μετάφραση.

Σημείωση 1.- Η απόδειξη μπορεί να περιλαμβάνεται σε οποιοδήποτε έγγραφο, το οποίο φέρεται στο ελικόπτερο, εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 16, Τόμος Ι.

Σημείωση 2.- Τα διάφορα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου του Παραρτήματος 16, Τόμος Ι, που έχουν εφαρμογή σε ελικόπτερα, προσδιορίζονται σύμφωνα με την ημερομηνία αίτησης για πιστοποιητικό τύπου, ή την ημερομηνία αποδοχής μιας αίτησης σύμφωνα με ισοδύναμη καθορισμένη διαδικασία από την πιστοποιούσα αρχή. Ορισμένα ελικόπτερα δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με οποιοδήποτε Πρότυπο πιστοποίησης θορύβου. Για λεπτομέρειες βλέπε το Παράρτημα 16, Τόμος Ι, Μέρος ΙΙ, Κεφάλαια 8 και 11.

4.9 Αποτυπωτές πτήσης

Σημείωση 1.- Οι αποτυπωτές πτήσης περιλαμβάνουν δύο συστήματα - έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης (FDR) και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR).

Σημείωση 2.- Συνδυασμός αποτυπωτών (FDR/CVR) μπορεί μόνο να χρησιμοποιείται προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις εξοπλισμού αποτυπωτή πτήσης, όπως συγκεκριμένα υποδεικνύονται στο παρόν Παράρτημα.

Σημείωση 3.- Λεπτομερής καθοδήγηση για τους αποτυπωτές πτήσης περιλαμβάνεται στο Συνημμένο Β.

4.9.1 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - τύποι

4.9.1.1 Ο FDR τύπου IV πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται, για να καθορίζονται με ακρίβεια το ίχνος πτήσης του ελικοπτέρου, η ταχύτητα, το ύψος, η ισχύς και λειτουργία του κινητήρα.

4.9.1.2 Ο FDR τύπου V πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται, για να καθορίζονται με ακρίβεια το ίχνος πτήσης του ελικοπτέρου, η ταχύτητα, το ύψος και η ισχύς του κινητήρα.

4.9.1.3 Η χρήση FDR με χάραξη μεταλλικής ταινίας πρέπει να διακοπεί από την 1η Ιανουαρίου 1995.

4.9.1.4 Σύσταση.- Η χρήση αναλογικών FDR που χρησιμοποιούν διαμόρφωση συχνότητας (FM) πρέπει να διακοπεί την 5η Νοεμβρίου 1998.

4.9.1.4.1 Η χρήση FDR με φωτογραφικό φιλμ πρέπει να διακοπεί από την 1η Ιανουαρίου 2003.

4.9.1.5 Όλα τα ελικόπτερα, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2005, τα οποία χρησιμοποιούν ψηφιακές επικοινωνίες και απαιτείται να φέρουν CVR, πρέπει να καταγράφουν σ' έναν αποτυπωτή πτήσης, όλες τις ψηφιακές επικοινωνίες προς και από το ελικόπτερο. Η ελάχιστη διάρκεια καταγραφής πρέπει να είναι ίση με τη διάρκεια του CVR και πρέπει να συσχετίζεται με το καταγραφέν ακουστικό κομμάτι στο θάλαμο διακυβέρνησης.

4.9.1.5.1 Από την 1η Ιανουαρίου 2007, όλα τα ελικόπτερα, τα οποία χρησιμοποιούν ψηφιακές επικοινωνίες και απαιτείται να φέρουν CVR, πρέπει να καταγράφουν σ' έναν αποτυπωτή πτήσης όλες τις ψηφιακές επικοινωνίες προς και από το ελικόπτερο. Η ελάχιστη διάρκεια κα-ταγραφής πρέπει να είναι ίση με τη διάρκεια του CVR και πρέπει να συσχετίζεται με το καταγραφέν ακουστικό κομμάτι στο θάλαμο διακυβέρνησης.

4.9.1.5.2 Πρέπει να καταγράφονται επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να αντλούν το περιεχόμενο του μηνύματος των ψηφιακών επικοινωνιών, και, οποτεδήποτε είναι πρακτικό, το χρόνο κατά τον οποίο το μήνυμα εμφανίσθηκε στο πλήρωμα ή προήλθε από αυτό.

Σημείωση.- Οι ψηφιακές επικοινωνίες περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε, αυτοματοποιημένη αναγνώριση (ADS), ψηφιακές επικοινωνίες μεταξύ ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και χειριστή (CPDLC), ψηφιακές υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων (D-FIS) και μηνύματα αεροναυτιλιακού επιχειρησιακού ελέγχου (AOC).

4.9.1.6 Σύσταση.- Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 2.730 kg, τα οποία απαιτείται να είναι εξοπλισμένα FDR ή/και CVR, μπορούν εναλλακτικά να είναι εξοπλισμένα με ένα συνδυασμένο αποτυπωτή (FDR/CVR).

4.9.1.7 Ο FDR Τύπου IVA πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για να καθορίζουν επακριβώς το ίχνος πτήσης του ελικοπτέρου, την τα-

χύτητα, τη στάση, την ισχύ κινητήρα, τη διαμόρφωση και τη λειτουργία. Οι παράμετροι που ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου IVA αναφέρονται στις παρακάτω παραγράφους. Οι παράμετροι χωρίς αστερίσκο (*) είναι υποχρεωτικές παράμετροι οι οποίες πρέπει να καταγράφονται. Επιπροσθέτως, οι παράμετροι που προσδιορίζονται με έναν αστερίσκο (*) πρέπει να καταγράφονται αν μια πηγή στοιχείων πληροφοριών για την παράμετρο χρησιμοποιείται από τα συστήματα του ελικοπτέρου ή από το πλήρωμα διακυβέρνησης για τη λειτουργία του ελικοπτέρου.

4.9.1.7.1 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για ίχνος πτήσης και ταχύτητα:

- Βαρομετρικό ύψος
- Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος
- Εξωτερική θερμοκρασία αέρα
- Πορεία
- Κανονική επιτάχυνση
- Πλευρική επιτάχυνση
- Διαμήκης επιτάχυνση (βασικός άξονας)
- Μέτρηση χρόνου ή σχετικού χρόνου
- Στοιχεία ναυτιλίας*: γωνία έκπτωσης, ταχύτητα ανέμου, διεύθυνση ανέμου, γεωγραφικό πλάτος/ μήκος
- Ραδιοϋψόμετρο*

4.9.1.7.2 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για στάση:

- Στάση πρόνευσης
- Στάση περιστροφής
- Βαθμός εκτροπής

4.9.1.7.3 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για την ισχύ κινητήρα:

- Ισχύς σε κάθε κινητήρα: ταχύτητα ελεύθερου στροβίλου ισχύος (N_f), στροφορμή κινητήρα, ταχύτητα αεριοπαραγωγού (N_g), θέση μοχλών ισχύος του θαλάμου διακυβέρνησης
- Στροφείο: ταχύτητα κύριου στροφείου, πέδη στροφείου
- Πίεση λαδιού κύριου κιβωτίου οδοντωτών τροχών *
- Θερμοκρασία λαδιού κιβωτίου οδοντωτών τροχών*: θερμοκρασία λαδιού κύριου κιβωτίου οδοντωτών τροχών, θερμοκρασία λαδιού ενδιάμεσου κιβωτίου οδοντωτών τροχών, θερμοκρασία λαδιού κιβωτίου οδοντωτών τροχών ουραίου στροφείου
- Θερμοκρασία καυσαερίων κινητήρα (T_4)*
- Θερμοκρασία εισόδου στροβίλου (TIT)*

4.9.1.7.4 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για διαμόρφωση:

- Σύστημα προσγείωσης ή θέσης επιλογής συστήματος*
- Ποσότητα καυσίμου*
- Ποσότητα υγρασίας για ανίχνευση παγοποίησης*

4.9.1.7.5 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για την πτητική λειτουργία:

- Χαμηλή πίεση υδραυλικού
- Προειδοποιήσεις
- Κύρια χειριστήρια ελέγχου — δεδομένα εφαρμογής χειρισμών από το χειριστή ή/και δεδομένα θέσης χειριστηρίων: γωνία συνθέτου χειριστηρίου, γωνία χειριστηρίου πορείας ως προς το διαμήκη άξονα, γωνία χειριστηρίου πορείας ως προς τον εγκάρσιο άξονα, εφαρμογή ποδωστηρίων ουραίου στροφείου, ρυθμιζόμενος σταθεροποιητής, επιλογή υδραυλικών
- Διέλευση ραδιοσημαντήρα
- Επιλογή συχνότητας κάθε δέκτη ναυτιλίας
- Τρόπος λειτουργίας AFCS και κατάσταση εμπλοκής*
- Εμπλοκή συστήματος ενίσχυσης σταθερότητας*
- Ενδεικνυόμενη δύναμη αναρτημένου φορτίου*
- Κατακόρυφη απόκλιση*: ίχνος κατολίσθησης ILS, υψόμετρο MLS, ίχνος προσέγγισης GNSS
- Οριζόντια απόκλιση*: διευθυντικός ραδιόφαρος ILS, αζιμούθιο MLS, ίχνος προσέγγισης GNSS
- Αποστάσεις DME 1 και 2*
- Ένδειξη ύψους*
- Ποσότητα υγρασίας για ανίχνευση παγοποίησης*
- Σύστημα παρακολούθησης καλής κατάστασης και μεταχείρισης ελικοπτέρου (HUMS)*: δεδομένα κινητήρα, ανιχνευτές ρινισμάτων, χρονισμός ιχνών καταγραφής, διακριτές υπερβάσεις, μέσος όρος δονήσεων ευρείας ζώνης του κινητήρα

Σημείωση 1.- Απαιτήσεις παραμέτρων, που περιλαμβάνουν εμβέλεια, δειγματοληψία, ακρίβεια και ανάλυση, όπως περιλαμβάνονται στο έγγραφο Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Flight Recorder Systems of the European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) ή ισότιμα έγγραφα.

Σημείωση 2.- Ο αριθμός παραμέτρων που πρέπει να καταγράφονται θα εξαρτάται από την πολυπλοκότητα του ελικοπτέρου. Παράμετροι χωρίς αστερίσκο (*) πρέπει να καταγράφονται ανεξάρτητα από την πολυπλοκότητα του ελικοπτέρου. Εκείνες οι παράμετροι οι οποίες καθορίζονται με (*) πρέπει να καταγράφονται αν μια πηγή πληροφοριών για την παράμετρο χρησιμοποιείται από τα συστήματα του ελικοπτέρου ή/και από το πλήρωμα διακυβέρνησης για την πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου.

4.9.2 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - διάρκεια

Οι FDR Τύπου IV και V πρέπει να είναι ικανοί να διατηρούν τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων δέκα ωρών της λειτουργίας τους.

4.9.3 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης ελικοπτέρων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1989

4.9.3.1 Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 7.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου IV.

4.9.3.2 Σύσταση.- Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης 2.730 kg έως και 7.000 kg θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου V.

4.9.4 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης ελικοπτέρων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2005

4.9.4.1 Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 3.180 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου IVA με διάρκεια καταγραφής τουλάχιστον 10 ωρών.

Σημείωση.- Ένας μονός συνδυασμένος CVR/FDR είναι αποδεκτός.

4.9.5 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ελικοπτέρων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1987.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις επιδόσεων CVR είναι όπως περιέχονται στο έγγραφο Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Flight Recorder Systems of the European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) ή ισότιμα έγγραφα.

4.9.5.1 Όλα τα ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 7.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με CVR, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης. Για ελικόπτερα μη εξοπλισμένα με FDR, τουλάχιστον η ταχύτητα του κύριου στροφείου πρέπει να καταγράφεται σε ένα ίχνος του CVR.

4.9.5.2 Σύσταση.- Όλα τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 3.180 kg έως και 7.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με CVR, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης. Για ελικόπτερα μη εξοπλισμένα με FDR, τουλάχιστον η ταχύτητα του κύριου στροφείου πρέπει να καταγράφεται σε ένα ίχνος του CVR.

4.9.6 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης - διάρκεια

4.9.6.1 Ο CVR πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 30 λεπτών της λειτουργίας του.

4.9.6.2 Σύσταση.- Ο CVR, εγκατεστημένος σε ελικόπτερα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990, θα πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφονται τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ωρών της λειτουργίας του.

4.9.6.3 Ο CVR, εγκατεστημένος σε ελικόπτερα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2003, πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ωρών της λειτουργίας του.

4.9.7 Αποτυπωτές πτήσεων - κατασκευή και εγκατάσταση

Οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να κατασκευάζονται, να τοποθετούνται και να εγκαθίστανται έτσι, ώστε να παρέχουν τη μέγιστη πρακτική προστασία για τις καταγραφές, προκειμένου οι πληροφορίες που έχουν καταγραφεί να μπορούν να διατηρούνται, να επανακτόνται και να μεταγράφονται.

4.9.8 Αποτυπωτές πτήσεων - λειτουργία

4.9.8.1 Οι αποτυπωτές πτήσεων δεν πρέπει να απενεργοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης.

4.9.8.2 Για να προστατεύονται οι καταγραφές των αποτυπωτών πτήσης, οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να απενεργοποιούνται μετά την ολοκλήρωση του χρόνου πτήσης μετά από ατύχημα ή συμβάν. Οι αποτυπωτές πτήσεων δεν πρέπει να ενεργοποιούνται πάλι πριν τη διάθεσή τους, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 13.

Σημείωση 1.- Η ανάγκη για αφαίρεση των καταγραφών των αποτυπωτών πτήσεων από το αεροσκάφος θα καθορίζεται από την αρχή διερεύνησης του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, δίνοντας μεγάλη προσοχή στη σοβαρότητα ενός συμβάντος και στις περιστάσεις, συμπεριλαμβανομένης και της επίδρασης στην πτητική λειτουργία.

Σημείωση 2.- Οι ευθύνες του αερομεταφορέα όσον αφορά τη διατήρηση των καταγραφών του αποτυπωτή πτήσης περιέχονται στο 9.6.

4.9.9 Αποτυπωτές πτήσεων - συνεχής δυνατότητα χρήσης

Λειτουργικοί έλεγχοι και αξιολογήσεις των καταγραφών από τα συστήματα FDR και CVR πρέπει να διεξάγονται για να διασφαλίζεται η συνεχής δυνατότητα χρήσης των αποτυπωτών.

Σημείωση.- Οι διαδικασίες για τις επιθεωρήσεις των συστημάτων στοιχείων πτήσεως και CVR δίνονται στο Συνημμένο Β.

4.10 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

4.10.1 Εκτός από τα προβλεπόμενα στο 4.10.2, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 και 2 που επιχειρούν σε πτήσεις πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 4.3.1 α) και ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3 που επιχειρούν όπως περιγράφεται στο 4.3.1 β), πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα ELT(S) ανά φερόμενη λέμβο αλλά δεν απαιτούνται περισσότεροι από δύο συνολικά ELT.

4.10.2 Ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 και 2 για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, που επιχειρούν σε πτήσεις πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 4.3.1 α) και ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3 για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, που επιχειρούν όπως περιγράφεται στο 4.3.1 β), πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα αυτόματο ELT και τουλάχιστον ένα ELT(S) σε λέμβο.

4.10.3 Από την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1 και 2 που επιχειρούν όπως περιγράφεται στο 4.3.1 α) και ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3 που επιχειρούν όπως περιγράφεται στο 4.3.1 β) πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα αυτόματο ELT και ένα ELT(S) σε λέμβο.

4.10.4 Εκτός από την πρόνοια του 4.10.5, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005 ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από προσδιορισμένες περιοχές εδάφους, όπως περιγράφονται στο 4.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα ELT.

4.10.5 Ελικόπτερα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, σε πτήσεις πάνω από προσδιορισμένες περιοχές εδάφους, όπως περιγράφονται στο 4.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα αυτόματο ELT.

4.10.6 Από την 1η Ιανουαρίου 2005, ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από προσδιορισμένες περιοχές εδάφους,

όπως περιγράφονται στο 4.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα αυτόματο ELT.

4.10.7 Σύσταση.- Όλα τα ελικόπτερα θα πρέπει να φέρουν ένα αυτόματο ELT.

4.10.8 Εξοπλισμός ELT που φέρεται για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των 4.10.1, 4.10.2, 4.10.3, 4.10.4, 4.10.5, 4.10.6 και 4.10.7 πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 10, τόμος III.

4.11 Ελικόπτερα που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτή αναφοράς βαρομετρικού ύψους

4.11.1 Από την 1η Ιανουαρίου 2003, εκτός εάν εξαιρείται από τις κατάλληλες αρχές, όλα τα ελικόπτερα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτή αναφοράς βαρομετρικού ύψους, ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 10, Τόμος IV.

4.11.2 Σύσταση.- Όλα τα ελικόπτερα θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτή αναφοράς βαρομετρικού ύψους ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 10, Τόμος IV.

Σημείωση.- Οι διατάξεις στα 4.11.1 και 4.11.2 έχουν σκοπό να υποστηρίξουν την αποτελεσματικότητα του ACAS καθώς επίσης να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Οι ημερομηνίες ισχύος για τις απαιτήσεις μεταφοράς ACAS περιέχονται στο Παράρτημα 6, Μέρος I, 6.18.1 και 6.18.2. Ο σκοπός είναι επίσης για αεροσκάφη που δεν είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτές αναφοράς βαρομετρικού ύψους να επιχειρούν έτσι, ώστε να μην μοιράζεται εναέριο χώρο που χρησιμοποιείται από αεροσκάφη εξοπλισμένα με συστήματα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης. Προς το σκοπό αυτό, εξαιρέσεις από την απαίτηση μεταφοράς ερωτο-αποκριτών αναφοράς βαρομετρικού ύψους θα μπορούσε να δοθεί από καθορισμένο εναέριο χώρο όπου δεν απαιτείται αυτή η μεταφορά.

4.12 Μικρόφωνα

Σύσταση.- Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο θα πρέπει να επικοινωνούν με ενισχυτικά μικρόφωνα ή μικρόφωνα λαιμού κάτω από το μεταβατικό επίπεδο/ύψος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

5.1 Εξοπλισμός επικοινωνιών

5.1.1 Το ελικόπτερο, που πρόκειται να επιχειρήσει σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων ή κατά τη νύχτα, πρέπει να διαθέτει εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας. Αυτός ο εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να διεξάγει αμφίπλευρη επικοινωνία με εκείνους τους αεροναυτικούς σταθμούς και σε εκείνες συχνότητες που είναι καθορισμένες από την αρμόδια αρχή.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις του 5.1.1 θεωρείται ότι έχουν καλυφθεί, εάν η ικανότητα να διεξάγει τις επικοινωνίες που προσδιορίζονται σε αυτές αποκτάται κατά την διάρκεια συνθηκών ραδιο-αναμετάδοσης, οι οποίες είναι φυσιολογικές για τη διαδρομή.

5.1.2 Όταν η συμμόρφωση με το 5.1.1 απαιτεί ότι πρέπει να παρέχονται περισσότερες από μια μονάδα εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μια πρέπει να είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες στην έκταση που η βλάβη οποιασδήποτε δεν θα έχει σαν αποτέλεσμα τη βλάβη άλλης.

5.1.3 Το ελικόπτερο που πρόκειται να επιχειρήσει σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως, αλλά σε ελεγχόμενη πτήση, πρέπει, εκτός εάν εξαιρείται από την αρμόδια αρχή, να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ικανό να διεξάγει αμφίπλευρη επικοινωνία, οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσεως, με εκείνους τους αεροναυτικούς σταθμούς και σε εκείνες συχνότητες που είναι καθορισμένες από την αρμόδια αρχή.

5.1.4 Το ελικόπτερο που πρόκειται να επιχειρήσει σε πτήση στην οποία έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του 4.3 ή 4.4 πρέπει, εκτός εάν εξαιρείται από την αρμόδια αρχή, να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ικανό να διεξάγει αμφίπλευρη επικοινωνία, οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσεως, με εκείνους τους αεροναυτικούς σταθμούς και σε εκείνες συχνότητες που είναι καθορισμένες από την αρμόδια αρχή.

5.1.5 Σύσταση.- Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας που απαιτείται σύμφωνα με τα 5.1.1 έως 5.1.4 θα πρέπει να εξασφαλίζει επικοινωνία στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης 121,5 MHz.

5.2 Εξοπλισμός ναυτιλίας

5.2.1 Το ελικόπτερο πρέπει να διαθέτει εξοπλισμό ναυτιλίας, ο οποίος θα του δώσει τη δυνατότητα να προχωρήσει:

α) σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης του, και

β) σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

εκτός όταν, εάν δεν απαγορεύεται από την αρμόδια αρχή, η ναυτιλία για πτήσεις υπό κανόνες πτήσεως εξ όψεως εκτελείται με οπτική αναφορά σε σημεία του εδάφους. Για τη διεθνή γενική αεροπορία, τα σημεία του εδάφους πρέπει να τοποθετούνται τουλάχιστον κάθε 110 χλμ. (60 ν.μ).

5.2.2 Για πτήσεις σε καθορισμένα τμήματα εναερίου χώρου ή σε διαδρομές όπου έχει καθοριστεί ένας τύπος RNP, το ελικόπτερο πρέπει, επιπλέον των απαιτήσεων που καθορίζονται στο 5.2.1, να:

α) είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ναυτιλίας που θα του επιτρέπει να επιχειρεί σύμφωνα με τον καθορισμένο τύπο(ους) RNP, και

β) είναι εξουσιοδοτημένο από το Κράτος Νηολόγησης για πτητικές λειτουργίες σε τέτοιο εναέριο χώρο.

Σημείωση.- Πληροφορίες για RNP και σχετικές διαδικασίες, και καθοδήγηση που αφορά τη διαδικασία έγκρισης, περιέχονται στο Manual on Required Navigation Performance (RNP) (Doc 9613). Το εγχειρίδιο αυτό περιέχει επίσης ένα περιεκτικό κατάλογο αναφορών σε άλλα έγγραφα που εκπονήθηκαν από τα Κράτη και διεθνείς επιτροπές αναφορικά με τα συστήματα ναυτιλίας και RNP.

5.2.3 Το ελικόπτερο πρέπει να είναι επαρκώς εφοδιασμένο με εξοπλισμό ναυτιλίας, για να εξασφαλισθεί ότι, στην περίπτωση βλάβης μιας συσκευής σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός θα δίνει τη δυνατότητα στο ελικόπτερο να εκτελεί ναυτιλία σύμφωνα με το 5.2.1 και, όπου έχει εφαρμογή, το 5.2.2.

Σημείωση.- Για τη διεθνή γενική αεροπορία, αυτή η απαίτηση μπορεί να καλυφθεί με μέσα διαφορετικά από το διπλασιασμό του εξοπλισμού.

5.2.4 Σε πτήσεις που υπάρχει πρόθεση να προσγειωθούν με μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων, το ελικόπτερο πρέπει να διαθέτει ραδιοεξοπλισμό ικανό να λαμβάνει σήματα που παρέχουν κατεύθυνση προς το σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεσθεί προσγείωση όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να παρέχει τέτοια κατεύθυνση σε κάθε ελικοδρόμιο, στο οποίο υπάρχει πρόθεση να προσγειωθεί με μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων και για κάθε προσδιορισμένο ελικοδρόμιο εναλλαγής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

Σημείωση 1.- Για τους σκοπούς του παρόντος Κεφαλαίου, το "ελικόπτερο" περιλαμβάνει: συστήματα ισχύος, μετάδοση ισχύος, στροφεία, παρελκόμενα, ανταλλακτικά, όργανα, εξοπλισμό και συσκευές που περιλαμβάνουν και τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για τις απαιτήσεις συνεχούς πτητικής ικανότητας περιέχεται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

6.1 Ευθύνες

6.1.1 Ο ιδιοκτήτης του ελικοπτέρου ή, στην περίπτωση που είναι μισθωμένο, ο μισθωτής πρέπει να εξασφαλίζουν ότι:

α) το ελικόπτερο τηρείται σε κατάσταση πτητικής ικανότητας,

β) ο απαραίτητος λειτουργικός εξοπλισμός και ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης για την προτιθέμενη πτήση είναι εν ενεργεία,

γ) το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας του ελικοπτέρου παραμένει σε ισχύ, και

δ) η συντήρηση του ελικοπτέρου εκτελείται σύμφωνα με πρόγραμμα συντήρησης αποδεκτό από το Κράτος Νηολόγησης.

6.1.2 Το ελικόπτερο δεν πρέπει να επιχειρεί, εκτός εάν συντηρείται και αποδεσμεύεται για πτήση σύμφωνα με σύστημα το οποίο είναι αποδεκτό από το Κράτος Νηολόγησης.

6.1.3 Όταν η τεχνική αποδέσμευση δεν εκδίδεται από οργανισμό εγκεκριμένο σύμφωνα με το Παράρτημα 6, Μέρος Ι, 8.7, το πρόσωπο που υπογράφει την τεχνική αποδέσμευση πρέπει να έχει πτυχίο σύμφωνα με το Παράρτημα 1.

6.2 Αρχεία συντήρησης

6.2.1 Ο ιδιοκτήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ακόλουθα αρχεία τηρούνται για τις περιόδους που αναφέρονται στο 6.2.2:

α) ο συνολικός χρόνος σε ώρες υπηρεσίας, ημερολογιακός χρόνος και κύκλοι, κατά περίπτωση, του ελικοπτέρου και όλων των παρελκομένων με όριο ζωής,

β) η τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης με όλες τις υποχρεωτικές πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας,

γ) κατάλληλες λεπτομέρειες τροποποιήσεων και επισκευών του ελικοπτέρου,

δ) ο χρόνος σε υπηρεσία (ώρες, ημερολογιακός χρόνος και κύκλοι, κατά περίπτωση) από την τελευταία γενική συντήρηση του ελικοπτέρου ή των παρελκομένων του που υπόκεινται σε υποχρεωτικό όριο γενικής συντήρησης,

ε) η τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης του ελικοπτέρου με το πρόγραμμα συντήρησης, και

στ) τα λεπτομερή αρχεία συντήρησης που δείχνουν ότι όλες οι απαιτήσεις για την υπογραφή της τεχνικής αποδέσμευσης έχουν καλυφθεί.

6.2.2 Τα αρχεία του 6.2.1 α) έως ε) πρέπει να τηρούνται για ελάχιστη περίοδο 90 ημερών μετά τον χρόνο που η μονάδα στην οποία αναφέρονται έχει μονίμως αποσυρθεί από την υπηρεσία, και τα αρχεία του 6.2.1 στ) για ελάχιστη περίοδο ενός έτους μετά την υπογραφή της τεχνικής αποδέσμευσης.

6.2.3 Ο μισθωτής του ελικοπτέρου πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των 6.2.1 και 6.2.2, κατά περίπτωση, ενώ το ελικόπτερο είναι μισθωμένο.

6.3 Πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας

Ο ιδιοκτήτης ελικοπτέρου μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 3.180 kg ή, στην περίπτωση που είναι μισθωμένο, ο μισθωτής, πρέπει, όπως απαιτείται από το Κράτος Νηολόγησης, να εξασφαλίζει ότι, οι πληροφορίες που προκύπτουν από τη συντήρηση και την επιχειρησιακή εμπειρία σε σχέση με την συνεχή πτητική ικανότητα, μεταδίδονται όπως απαιτείται από το Παράρτημα 8, Μέρος ΙΙ, 4.3.5 και 4.3.8.

6.4 Τροποποιήσεις και επισκευές

Όλες οι τροποποιήσεις και επισκευές πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας που είναι αποδεκτές από το Κράτος Νηολόγησης. Πρέπει να εκπονηθούν διαδικασίες για να εξασφαλίσουν ότι τηρούνται τα αποδεικτικά στοιχεία που υποστηρίζουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας.

6.5 Τεχνική αποδέσμευση

6.5.1 Η τεχνική αποδέσμευση πρέπει να συμπληρώνεται και υπογράφεται, όπως καθορίζεται από το Κράτος Νηολόγησης, για να βεβαιωθεί ότι η εκτελεσθείσα εργασία συντήρησης έχει ολοκληρωθεί ικανοποιητικά.

6.5.2 Η τεχνική αποδέσμευση πρέπει να περιέχει πιστοποίηση που περιλαμβάνει:

α) βασικές λεπτομέρειες της εκτελεσθείσας συντήρησης,

β) την ημερομηνία ολοκλήρωσης της συντήρησης,

γ) όπου έχει εφαρμογή, την ταυτότητα του εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης, και

δ) την ταυτότητα του προσώπου ή των προσώπων που υπέγραψαν την αποδέσμευση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

7.1 Προσόντα

Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πτυχία κάθε μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης έχουν εκδοθεί ή έχουν καταστεί εν ισχύ από το Κράτος Νηολόγησης, και είναι κατάλληλα θεωρημένα και ισχύουν, και πρέπει να πεισθεί ότι τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης έχουν διατηρήσει την ικανότητά τους.

Σημείωση.- Πληροφορίες, για χειριστές και προσωπικό επιχειρήσεων πτήσεων, επί των παραμέτρων της διαδικασίας πτήσεως και των επιχειρησιακών διαδικασιών, περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος Ι. Κριτήρια για την κατασκευή διαδικασιών πτήσεως εξ όψεως και ενόργανης πτήσεως περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος

ΙΙ. Τα κριτήρια και οι διαδικασίες αποφυγής εμποδίων, που χρησιμοποιούνται σε ορισμένα Κράτη, μπορεί να διαφέρουν από τα PANS-OPS, και η γνώση αυτών των διαφορών είναι σημαντική για λόγους ασφαλείας.

7.2 Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης

Ο αριθμός και η σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης δεν πρέπει να είναι μικρότερα από εκείνα που προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή άλλα έντυπα που συνδέονται με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

(Βλέπε Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 2, 2.2.2.1)

1. Οργάνωση

1.1 Σύσταση.- Το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, το οποίο μπορεί να εκδοθεί σε χωριστά μέρη που αντιστοιχούν σε συγκεκριμένες πλευρές των πτητικών λειτουργιών, που παρέχεται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 2, 2.2.2.1 θα πρέπει να οργανωθεί με την ακόλουθη δομή:

α) Γενικά,

β) Πληροφορίες λειτουργίας του αεροσκάφους,

γ) Διαδρομές και αεροδρόμια, και

δ) Εκπαίδευση.

1.2 Από την 1η Ιανουαρίου 2006, το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, το οποίο μπορεί να εκδοθεί σε χωριστά μέρη που αντιστοιχούν σε συγκεκριμένες πλευρές των πτητικών λειτουργιών, που παρέχεται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 2, 2.2.2.1 πρέπει να οργανώνεται με την ακόλουθη δομή:

α) Γενικά,

β) Πληροφορίες λειτουργίας του αεροσκάφους,

γ) Διαδρομές και αεροδρόμια, και

δ) Εκπαίδευση.

2. Περιεχόμενα

Το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης που αναφέρεται στα 1.1 και 1.2 πρέπει να περιέχει κατ' ελάχιστον τα ακόλουθα:

2.1 Γενικά

2.1.1 Οδηγίες που σκιαγραφούν τις ευθύνες του προσωπικού επιχειρήσεων που σχετίζεται με τη διεξαγωγή πτητικών λειτουργιών.

2.1.2 Κανόνες που περιορίζουν το χρόνο πτήσεως και τις περιόδους πτητικής απασχόλησης και παρέχουν επαρκείς περιόδους ανάπαυσης για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

2.1.3 Κατάλογο του ναυτιλιακού εξοπλισμού ο οποίος θα φέρεται.

2.1.4 Τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρόκειται να τηρείται παρακολούθηση ακρόασης ασυρμάτου.

2.1.5 Τη μέθοδο για τον καθορισμό ελαχίστων υψών πτήσεως.

2.1.6 Τις μεθόδους για τον καθορισμό επιχειρησιακών ελαχίστων ελικοδρομίου.

2.1.7 Προληπτικά μέτρα ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού καυσίμου με επιβαίνοντες.

2.1.8 Διευθετήσεις και διαδικασίες εξυπηρέτησης εδάφους.

2.1.9 Διαδικασίες, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 12, για τους κυβερνήτες που παρατηρούν ατύχημα.

2.1.10 Το πλήρωμα διακυβέρνησης για κάθε τύπο πτητικής λειτουργίας που περιλαμβάνει τον καθορισμό της διαδοχής διακυβέρνησης.

2.1.11 Ειδικές οδηγίες για τον υπολογισμό των ποσοτήτων καυσίμου και λαδιού που θα φέρονται, έχοντας μεριμνήσει για όλες τις περιστάσεις της πτητικής λειτουργίας που περιλαμβάνουν και την πιθανότητα βλάβης ενός ή περισσοτέρων συστημάτων ισχύος κατά τη διαδρομή.

2.1.12 Τις συνθήκες υπό τις οποίες πρέπει να χρησιμοποιηθεί οξυγόνο και την ποσότητα του οξυγόνου που καθορίζεται σύμφωνα με το Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 2, 2.3.8.2.

2.1.13 Οδηγίες ελέγχου μάζας και ισορροπίας.

2.1.14 Οδηγίες για τη διεξαγωγή και τον έλεγχο αντιπαγωτικών και αποπαγωτικών λειτουργιών στο έδαφος.

2.1.15 Τις προδιαγραφές για το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως.

2.1.16 Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες (SOP) για κάθε φάση της πτήσης.

2.1.17 Οδηγίες χρήσης των κανονικών καταλόγων ελέγχου ενεργειών και τους χρόνους χρησιμοποίησής τους.

2.1.18 Διαδικασίες εκτάκτων καταστάσεων κατά την αναχώρηση.

2.1.19 Οδηγίες επαγρύπνησης για την τήρηση του ύψους.

2.1.20 Οδηγίες για την επιβεβαίωση και αποδοχή των εξουσιοδοτήσεων ATC, ιδιαιτέρως όπου εμπλέκεται αποφυγή της μορφολογίας του εδάφους.

2.1.21 Ενημερώσεις αναχώρησης και προσέγγισης.

2.1.22 Εξοικείωση με διαδρομή και προορισμό.

2.1.23 Συνθήκες που απαιτούνται για την έναρξη ή τη συνέχιση ενόργανης προσέγγισης.

2.1.24 Οδηγίες για τη διεξαγωγή διαδικασιών ενόργανης προσέγγισης ακριβείας και μη ακριβείας.

2.1.25 Ανάθεση καθηκόντων πληρώματος διακυβέρνησης και διαδικασίες για τη διαχείριση του φόρτου εργασίας του πληρώματος κατά τη νύχτα και τις πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης με IMC.

2.1.26 Πληροφορίες και οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών και περιλαμβάνουν:

α) διαδικασίες, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 2, για τους κυβερνήτες αναχαιτιζόμενων αεροσκαφών, και

β) οπτικά σήματα για χρήση από τα αναχαιτίζοντα και αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη, όπως περιέχονται στο Παράρτημα 2.

2.1.27 Λεπτομέρειες του προγράμματος πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων που παρέχονται σύμφωνα με το Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 1, 1.1.7, και περιλαμβάνουν δήλωση της πολιτικής ασφάλειας καθώς και την ευθύνη του προσωπικού.

2.1.28 Πληροφορίες και οδηγίες για την μεταφορά επικίνδυνων υλικών, που περιλαμβάνουν τις ενέργειες που θα αναληφθούν στην περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για την ανάπτυξη πολιτικών και διαδικασιών που έχουν να κάνουν με περιστατικά επικίνδυνων υλικών επί αεροσκάφους περιέχεται

στο Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents involving Dangerous Goods (Doc 9481).

2.1.29 Οδηγίες και καθοδήγηση ασφάλειας.

2.1.30 Τον κατάλογο ελέγχου ενεργειών της διαδικασίας έρευνας που παρέχεται σύμφωνα με το Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 11, 11.1.

2.2 Πληροφορίες λειτουργίας αεροσκάφους

2.2.1 Περιορισμοί πιστοποίησης και περιορισμοί λειτουργίας.

2.2.2 Τις κανονικές, μη κανονικές διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης προς χρήση από το πλήρωμα διακυβέρνησης και τους καταλόγους ελέγχων ενεργειών που σχετίζονται με αυτές όπως απαιτείται από το Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 4, 4.1.3.

2.2.3 Στοιχεία σχεδίασης πτήσεως για τη σχεδίαση προ πτήσεως και κατά την πτήση με διαφορετική ώση/ισχύ και ρυθμίσεις ταχύτητας.

2.2.4 Οδηγίες και στοιχεία για τους υπολογισμούς μάζας και ισορροπίας.

2.2.5 Οδηγίες φόρτωσης του αεροσκάφους και ασφάλισης του φορτίου.

2.2.6 Συστήματα αεροσκάφους, συνδεόμενα χειριστήρια και οδηγίες για τη χρήση τους, όπως απαιτείται από το Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 4, 4.1.3.

2.2.7 Τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού για τους εκμεταλλευόμενους τύπους ελικοπτέρου και τις συγκεκριμένες εγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες.

2.2.8 Κατάλογο ελέγχου ενεργειών για εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφάλειας και οδηγίες για τη χρησιμοποίησή του.

2.2.9 Διαδικασίες εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνουν διαδικασίες συγκεκριμένες για τον τύπο, συντονισμό πληρώματος, ανάθεση θέσεων έκτακτης ανάγκης του πληρώματος και τα καθήκοντα ανάγκης που ανατίθενται σε κάθε μέλος πληρώματος.

2.2.10 Τις κανονικές, μη κανονικές διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που πρέπει να χρησιμοποιηθούν από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, τους καταλόγους ελέγχου ενεργειών που σχετίζονται με αυτές και πληροφορίες για τα συστήματα του αεροσκάφους ως απαιτείται, που περιλαμβάνουν δήλωση σχετική με τις αναγκαίες διαδικασίες για το συντονισμό μεταξύ των πληρωμάτων διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών.

2.2.11 Εξοπλισμό επιβίωσης και έκτακτης ανάγκης για διαφορετικές διαδρομές και τις αναγκαίες διαδικασίες για την επιβεβαίωση της κανονικής του λειτουργίας πριν την απογείωση, που περιλαμβάνει διαδικασίες για τον καθορισμό της απαιτούμενης ποσότητας οξυγόνου και τη διατιθέμενη ποσότητα.

2.2.12 Τον κώδικα οπτικών σημάτων εδάφους-αέρος προς χρήση από τους επιζώντες, όπως περιέχονται στο Παράρτημα 12.

2.3 Διαδρομές και αεροδρόμια

2.3.1 Έναν οδηγό διαδρομών για να εξασφαλισθεί ότι το πλήρωμα διακυβέρνησης θα έχει, για κάθε πτήση, πληροφορίες που σχετίζονται με τις ευκολίες τηλεπικοινωνιών, ναυτιλιακά βοηθήματα, αεροδρόμια, ενόργανες προσεγγίσεις, ενόργανες αφίξεις και ενόργανες αναχωρήσεις που ισχύουν για την πτητική λειτουργία και όποιες άλλες πληροφορίες που ο αερομεταφορέας κρίνει απαραίτητες για την κατάλληλη διεξαγωγή των πτητικών λειτουργιών.

2.3.2 Τα ελάχιστα ύψη πτήσεως για κάθε διαδρομή που θα ακολουθηθεί.

2.3.3 Τα επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου για κάθε ένα από τα ελικοδρόμια που είναι πιθανόν να χρησιμοποιηθούν ως ελικοδρόμια προτιθέμενης προσγείωσης ή ως ελικοδρόμια εναλλαγής.

2.3.4 Την αύξηση των επιχειρησιακών ελαχίστων ελικοδρομίου σε περίπτωση υποβάθμισης των ευκολιών προσέγγισης ή του ελικοδρομίου.

2.4 Εκπαίδευση.

2.4.1 Λεπτομέρειες του εκπαιδευτικού προγράμματος του πληρώματος διακυβέρνησης και απαιτήσεις όπως απαιτείται από το Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 7, 7.3.

2.4.2 Λεπτομέρειες του εκπαιδευτικού προγράμματος καθηκόντων του πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως απαιτείται από το Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 10, 10.3.

2.4.3 Λεπτομέρειες του εκπαιδευτικού προγράμματος του επιμελητή πτήσεων, όταν προσλαμβάνεται σε συνδυασμό με μέθοδο επίβλεψης πτήσεων, σύμφωνα με το Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 2, 2.2.

Σημείωση.- Λεπτομέρειες για το εκπαιδευτικό πρόγραμμα του επιμελητή πτήσεων περιλαμβάνονται στο Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 8, 8.3

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2. ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

(Σημείωση.- Βλέπε Κεφάλαιο 2, 2.2.1.7)

1. Βασική αεροπορική νομοθεσία

1.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να θεσπίσει και εφαρμόσει νόμους που δίνουν τη δυνατότητα στο Κράτος να ρυθμίσει την πολιτική αεροπορία μέσω μιας Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ή ισοδύναμου οργανισμού που ιδρύθηκε για το σκοπό αυτό. Η νομοθεσία πρέπει να εξουσιοδοτεί την Αρχή να εκπληρώνει τις ευθύνες εποπτείας του Κράτους. Η νομοθεσία πρέπει να προβλέπει την εκπόνηση κανονισμών, την πιστοποίηση και συνεχή επίβλεψη των αερομεταφορέων, και την επίλυση θεμάτων ασφαλείας που εντοπίζονται από την Αρχή.

Σημείωση.- Ο όρος «Αρχή», όπως χρησιμοποιείται στο παρόν Προσάρτημα, αναφέρεται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας καθώς και σε ισοδύναμους οργανισμούς, περιλαμβανομένων των επιθεωρητών και του επιτελείου.

1.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι νόμοι του Κράτους απαιτούν από τους αερομεταφορείς να παρέχουν στην Αρχή πρόσβαση στο προσωπικό, τα αεροσκάφη, πτητικές λειτουργίες και ευκολίες καθώς και τα συσχετιζόμενα αρχεία τους, για σκοπούς πιστοποίησης και συνεχούς επιτήρησης.

Σημείωση.- Καθοδήγηση, για τα κρίσιμα στοιχεία ενός συστήματος που δίνει τη δυνατότητα στο Κράτος να εκπληρώσει την ευθύνη του για επιθεώρηση, πιστοποίηση και συνεχή επιτήρηση των πτητικών λειτουργιών, περιέχεται στο Safety Oversight Manual (Doc 9734), Μέρος Α - The Establishment and Management of a State's Safety Oversight System, το Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335) και το Airworthiness Manual (Doc 9760).

2. Ειδικοί κανονισμοί λειτουργίας

2.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να υιοθετήσει κανονισμούς που προβλέπουν την πιστοποίηση και συνεχή επιτήρηση των πτητικών λειτουργιών των αεροσκαφών και τη συντήρηση των αεροσκαφών σε συμφωνία με τα Παραρτήματα της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

2.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι κανονισμοί του είναι επαρκώς περιεκτικοί, αναλυτικοί, και επίκαιροι σε σχέση με τις αλλαγές της τεχνολογίας και το επιχειρησιακό περιβάλλον ώστε να διασφαλίζουν ότι η ικανοποιητική συμμόρφωση θα έχει σαν αποτέλεσμα ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας για τις αναλαμβανόμενες πτητικές λειτουργίες.

3. Δομή της ΥΠΑ και λειτουργίες εποπτείας ασφάλειας

3.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η Αρχή είναι υπεύθυνη για την εποπτεία ασφάλειας των αερομεταφορέων και ότι διαθέτει μέσα κατάλληλα ως προς το μέγεθος και την πολυπλοκότητα των δημόσιων πτητικών λειτουργιών, που είναι υπό την δικαιοδοσία του Κράτους, ώστε να εκπληρώνει αποτελεσματικά τις ευθύνες του Κράτους.

3.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές της Αρχής έχουν επαρκή υποστήριξη, διαπιστευτήρια, και μεταφορικά μέσα προκειμένου να ολοκληρώσουν, ανεξάρτητα, τις εργασίες πιστοποίησης και συνεχούς επιτήρησης.

4. Τεχνική καθοδήγηση

4.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές της Αρχής είναι εφοδιασμένοι με εγχειρίδια τεχνικής καθοδήγησης που περιλαμβάνουν τις πολιτικές, διαδικασίες, και πρότυπα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν κατά την πιστοποίηση και τη συνεχή επιτήρηση των αερομεταφορέων.

4.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές της Αρχής είναι εφοδιασμένοι με εγχειρίδια τεχνικής καθοδήγησης που περιλαμβάνουν τις πολιτικές, διαδικασίες, και πρότυπα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν κατά την επίλυση θεμάτων ασφάλειας, περιλαμβανομένης της εφαρμογής.

4.3 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές της Αρχής είναι εφοδιασμένοι με εγχειρίδια τεχνικής καθοδήγησης που αναφέρονται στη δεοντολογία, προσωπική συμπεριφορά, και αποφυγή πραγματικών ή διακρινόμενων συγκρούσεων συμφερόντων κατά την εκτέλεση των επίσημων καθηκόντων.

5. Εξουσιοδοτημένο τεχνικό προσωπικό

5.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να χρησιμοποιεί κάποια μεθοδολογία για να προσδιορίσει τις επιτελικές απαιτήσεις των επιθεωρητών σύμφωνα με το μέγεθος και την πολυπλοκότητα των δημόσιων πτητικών λειτουργιών σε αυτό το Κράτος.

5.2 Σύσταση.- Η μεθοδολογία του 5.1 θα πρέπει να είναι τεκμηριωμένη.

5.3 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εκπονήσει απαιτήσεις προσόντων ώστε να εξασφαλίσει ότι οι επιθεωρητές του έχουν εμπειρία επιχειρησιακή ή τεχνικών εργασιών και εκπαίδευση συμβατή με εκείνες τις δραστηριότητες τις οποίες απαιτείται να πιστοποιήσουν ή να επιθεωρήσουν.

Σημείωση.- Καθοδήγηση, για την εμπειρία και εκπαίδευση των επιθεωρητών περιέχεται στο Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335), Κεφάλαιο 9, 9.4.

5.4 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να απαιτεί από τους επιθεωρητές της Αρχής να ολοκληρώσουν την αρχική και περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση σε σχετικά τεχνικά αντικείμενα (που περιλαμβάνει αντικείμενα για συγκεκριμένα αεροσκάφη) και εξειδικεύσεις που είναι αναγκαίες για την αποτελεσματική ολοκλήρωση των εργασιών πιστοποίησης και συνεχούς επιτήρησης.

5.5 Σύσταση.- Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, όπως η αμοιβή και οι συνθήκες εργασίας, ώστε να εξασφαλίσει ότι στρατολογούνται και προσλαμβάνονται επιθεωρητές με κατάλληλα προσόντα.

6. Υποχρεώσεις αδειοδότησης και πιστοποίησης

6.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να χρησιμοποιεί μια τεκμηριωμένη διαδικασία για την πιστοποίηση των αερομεταφορέων που περιλαμβάνει ενδελεχείς τεχνικές αξιολογήσεις οι οποίες οδηγούν στην έγκριση ή αποδοχή των διαδικασιών, εγγράφων και πτητικών λειτουργιών, όπως καθορίζεται στο Μέρος III, Τμήμα II.

6.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει, πριν από την έναρξη νέων πτητικών λειτουργιών δημόσιων αερομεταφορών, να απαιτεί από τους αερομεταφορείς να επιδεικνύουν ότι μπορούν να διεξάγουν τις προτεινόμενες πτητικές λειτουργίες ασφαλώς.

7. Υποχρεώσεις συνεχούς επιτήρησης

7.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να χρησιμοποιεί μια τεκμηριωμένη διαδικασία για τη συνεχή επιτήρηση των αερομεταφορέων ώστε να επιβεβαιώνει τη συνεχή ισχύ των πιστοποιητικών του αερομεταφορέα που εκδόθηκαν από την Αρχή.

7.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να χρησιμοποιεί ένα σχέδιο διαρκούς επιτήρησης για να επιβεβαιώσει ότι οι αερομεταφορείς συνεχίζουν να πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις για την αρχική πιστοποίηση και ότι κάθε αερομεταφορέας λειτουργεί ικανοποιητικά.

8. Επίλυση θεμάτων ασφάλειας

8.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να χρησιμοποιεί μια τεκμηριωμένη διαδικασία για να αναλαμβάνει κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων και των μέτρων εφαρμογής, ώστε να επιλυθούν εντοπισμένα θέματα ασφάλειας.

8.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εντοπισμένα θέματα ασφάλειας επιλύονται με έγκαιρο τρόπο, μέσω ενός συστήματος το οποίο παρακολουθεί και καταγράφει την πρόοδο, περιλαμβανομένων των ενεργειών που έγιναν από τον αερομεταφορέα, κατά την επίλυση τέτοιων θεμάτων.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Α. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

Σκοπός και εύρος

Σκοπός του παραδείγματος που ακολουθεί είναι να απεικονίσει το επίπεδο επιδόσεων που προβλέπεται

από τις διατάξεις του Τμήματος ΙΙ, Κεφάλαιο 3, και του Τμήματος ΙΙΙ, Κεφάλαιο 3.

1. Ορισμοί

1.1 Έχουν εφαρμογή μόνο σε ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1

Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης (Take-off distance required - TODRH). Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την έναρξη της απογείωσης έως το σημείο στο οποίο επιτυγχάνονται η V_{TOSS}, ύψος 10,7 μ. (35 ποδών) πάνω από την επιφάνεια απογείωσης και θετική βαθμίδα ανόδου, μετά από βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος στο TDP, με τις υπόλοιπες μονάδες ισχύος σε λειτουργία εντός εγκεκριμένων ορίων λειτουργίας.

Απαιτούμενη απόσταση ματαιωμένης απογείωσης (Rejected take-off distance required - RTODR). Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την έναρξη της απογείωσης έως το σημείο όπου το ελικόπτερο φτάνει σε πλήρη στάση, μετά από βλάβη μονάδας ισχύος και ματαίωσης της απογείωσης στο αποφασιστικό σημείο απογείωσης.

Απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης (Landing distance required - LDRH). Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται για προσγείωση και πλήρη στάση από το σημείο των 10,7 μ. (35 ποδών) πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης.

1.2 Έχουν εφαρμογή σε όλες τις τάξεις ελικοπτέρων

Απόσταση DR (Distance DR). Η DR είναι η οριζόντια απόσταση που το ελικόπτερο έχει διανύσει από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης.

Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης (Take-off distance available - TODAH). Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν το μήκος της ελεύθερης περιοχής εμποδίων (εάν διατίθεται) που δηλώνεται διαθέσιμο και κατάλληλο προκειμένου τα ελικόπτερα να ολοκληρώσουν την απογείωση.

Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (Landing distance available - LDAH). Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν οποιαδήποτε πρόσθετη περιοχή δηλώνεται διαθέσιμη και κατάλληλη προκειμένου τα ελικόπτερα να ολοκληρώσουν τον ελιγμό προσγείωσης από καθορισμένο ύψος.

Περιοχή επαφής και ανύψωσης (Touchdown and lift-off area - TLOF). Περιοχή που αντέχει σε φορτίο επί της οποίας το ελικόπτερο μπορεί να κάνει επαφή ή ανύψωση.

V_y Ταχύτητα κάλλιστου βαθμού ανόδου.

2. Γενικά

2.1 Σημαντικοί συντελεστές

Για να προσδιοριστούν οι επιδόσεις του ελικοπτέρου, λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθοι συντελεστές κατ' ελάχιστο:

α) μάζα ελικοπτέρου,

β) υψόμετρο ή βαρομετρικό ύψος και θερμοκρασία,

γ) άνεμος. Για απογείωση και προσγείωση, ο συνυπολογισμός για άνεμο πρέπει να μην είναι περισσότερο από 50 τοις εκατό κάθε αναφερθείσας σταθερής συνιστώσας αντίθετου ανέμου 5 κόμβων ή περισσότερο. Όπου η απογείωση και προσγείωση με συνιστώσα ούριου ανέμου επιτρέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται οποιαδήποτε αναφερθείσα συνιστώσα ούριου ανέμου λιγότερο από 150 τοις εκατό. Όπου ο εξοπλισμός ακριβούς μέτρησης ανέμου δίνει τη δυνατότητα ακριβών μετρήσεων της ταχύτητας του ανέμου πάνω από το σημείο απογείωσης και προσγείωσης, αυτές οι τιμές μπορεί να ποικίλουν, και

δ) τεχνικές λειτουργίας.

2.2 Για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 2 ή 3 σε κάθε φάση της πτήσης όπου η βλάβη μονάδας ισχύος μπορεί να είναι η αιτία, ώστε το ελικόπτερο να προσγειωθεί αναγκαστικά,:

α) η ελάχιστη ορατότητα πρέπει να ορίζεται από τον αερομεταφορέα, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του ελικοπτέρου, αλλά ποτέ λιγότερο από 1.000 μ. για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 2 και 1.500 μ. για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3,

β) ο αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να επιβεβαιώνει ότι η επιφάνεια κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως επιτρέπει στο χειριστή να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση. Επιπλέον, σε περίπτωση πτήσης πάνω από νερό, ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να επιβεβαιώνει ότι το ελικόπτερο έχει πιστοποιηθεί για προσθαλάσσωση.

Επιπροσθέτως, πτητικές λειτουργίες επιδόσεων Κατηγορίας 3 δεν πρόκειται να εκτελεσθούν:

γ) εκτός του πεδίου οράσεως της επιφάνειας, ή

δ) κατά τη νύχτα, ή

ε) όταν η οροφή των νεφών είναι μικρότερη από 180 μ. (600 πόδια).

3. Εξέταση περιοχής λειτουργίας

3.1 Περιοχή επαφής και ανύψωσης

Σε ελικοδρόμια στο επίπεδο της επιφάνειας, το μήκος ή το πλάτος του συστήματος προσγείωσης, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, δεν υπερβαίνει τα 2/3 της διαμέτρου του κύκλου που περιλαμβάνεται στην περιοχή επαφής και ανύψωσης. Σε υψωμένα ελικοδρόμια και σε ελικοδρόμια εξέδρας, θεωρείται ότι το FATO και η περιοχή επαφής και ανύψωσης θα είναι συμπτωματικά.

3.2 FATO

Το συνολικό μήκος ή πλάτος του ελικοδρομίου, οποιοδήποτε είναι το μεγαλύτερο, δεν υπερβαίνει τα 2/3 της μικρότερης διάστασης του FATO εκτός από την περίπτωση υδατοδρομίου ελικοπτέρων. Σε αυτή την περίπτωση, δεν υπερβαίνει το ½ του πλάτους του FATO. Εάν το FATO περιλαμβάνει επιφάνεια νερού, το ελικόπτερο πρέπει να είναι ιδιαιτέρως εγκεκριμένο στο εγχειρίδιο πτήσης για πτητικές λειτουργίες ρουτίνας επί υδάτινης επιφάνειας που περιλαμβάνουν ματαιωμένη απογείωση επί υδάτινης επιφάνειας. Για ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1, οι διαστάσεις του FATO δεν είναι μικρότερες από εκείνες οι οποίες σημειώνονται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου.

3.3 Περιοχή ελεύθερη εμποδίων για ελικόπτερο

Το συνολικό μήκος ή πλάτος του ελικοδρομίου, οποιοδήποτε είναι το μεγαλύτερο, δεν υπερβαίνει τα 2/3 του πλάτους της ελεύθερης εμποδίων περιοχής του ελικοπτέρου σε περίπτωση ελικοδρομίου ξηράς ή το μισό πλάτος της ελεύθερης εμποδίων περιοχής του ελικοπτέρου σε περίπτωση υδατοδρομίου ελικοπτέρων.

4. Περιορισμοί που προκύπτουν από τις επιδόσεις

4.1 Ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 1

4.1.1 Απογείωση

4.1.1.1 Κανένα ελικόπτερο δεν απογειώνεται με μάζα που υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης για το υψόμετρο του ελικοπτέρου και για τη θερμοκρασία περιβάλλοντος που υφίσταται κατά το χρόνο της απογείωσης.

4.1.1.2 Απογείωση από ελικοδρόμιο στο επίπεδο της επιφάνειας (Σχήμα Α-1)

Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που:

α) η απαιτούμενη απόσταση ματαιωμένης απογείωσης δε υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση ματαιωμένης απογείωσης,

β) η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης δε υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, ή

Ως εναλλακτική περίπτωση (Σχήμα Α-2), η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης μπορεί να παραβλέπεται υπό την προϋπόθεση ότι το ελικόπτερο με βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος στο TDP μπορεί, όταν συνεχίζει την απογείωση, να αποφύγει όλα τα εμπόδια μεταξύ του τέλους της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης και του σημείου στο οποίο αυτό επιτυγχάνει άνοδο με V_{TOSS} με κατακόρυφο περιθώριο 10,7 μ. (35 ποδών) ή περισσότερο. Το εμπόδιο θεωρείται ότι ευρίσκεται στο ίχνος του ελικοπτέρου, εάν η απόστασή του, από το πλησιέστερο σημείο επί του εδάφους κάτω από την προτιθέμενη γραμμή πτήσεως, δεν υπερβαίνει τα 30 μ. ή 1,5 φορές τη μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη.

4.1.1.3 Απογείωση από υπερυψωμένο ελικοδρόμιο ή ελικοδρόμιο εξέδρας (Σχήμα Α-3)

Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που:

α) είναι δυνατόν να ματαιώσει την απογείωση και να προσγειωθεί στο FATO σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος που συμβαίνει πριν από το TDP,

β) είναι δυνατόν να συνεχίσει την απογείωση, εάν η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος συμβεί στο ή μετά το TDP. Σε αυτή την περίπτωση, το ίχνος πτήσεως του ελικοπτέρου μπορεί να κατέβει κάτω από το ύψος του FATO προκειμένου να επιτύχει V_{TOSS}, εάν ικανοποιούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

1) Καθιερώνεται περιθώριο αποφυγής σε σχέση με το υπερυψωμένο ελικοδρόμιο ή ελικοδρόμιο εξέδρας καθεαυτό και με όλα τα εμπόδια που ευρίσκονται επί του υπερυψωμένου ελικοδρομίου ή ελικοδρομίου εξέδρας. Τα 4,5 μ. (15 πόδια) έχουν θεωρηθεί κατάλληλα για ένα μεγάλο εύρος ελικοπτέρων.

2) Το κατακόρυφο περιθώριο πάνω από όλα τα εμπόδια που δεν ευρίσκονται επί του υπερυψωμένου ελικοδρομίου ή ελικοδρομίου εξέδρας είναι τουλάχιστον ίσο με 10,7 μ. (35 πόδια). Το εμπόδιο εξετάζεται εάν η απόστασή του από το ίχνος πτήσεως δεν υπερβαίνει τα 30 μ. ή 1,5 φορές τη μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη.

4.1.2 Αρχική άνοδος

4.1.2.1 Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που το ίχνος ανόδου παρέχει κατακόρυφη αποφυγή εμποδίων όχι λιγότερο από 10,7 μ. (35 πόδια) για πτητικές λειτουργίες VFR και 10,7 μ. (35 πόδια) + 0,01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR πάνω από όλα τα εμπόδια που ευρίσκονται στο ίχνος ανόδου, ενώ η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος συμβαίνει στο TDP.

4.1.2.2 Το εμπόδιο εξετάζεται εάν η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως δεν υπερβαίνει τα 30 μ. ή 1,5 φορές τη μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη, συν:

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες VFR ημέρας

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες VFR νύχτας

0,30 DR για πτητικές λειτουργίες IFR χωρίς ηλεκτρονική καθοδήγηση

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με ηλεκτρονική καθοδήγηση

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με καθοδήγηση ILS ή MLS

εκτός εάν τα εμπόδια μπορεί να παραβλέπονται, εφόσον ευρίσκονται πέραν των:

α) 7 R* για πτητικές λειτουργίες ημέρας, εάν εξασφαλίζεται ότι η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

β) 10 R* για πτητικές λειτουργίες νύχτας, εάν εξασφαλίζεται ότι η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

γ) 300 μ., εάν η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με ναυτιλιακά βοηθήματα, και

δ) 900 μ. στις άλλες περιπτώσεις.

* R είναι η ακτίνα του στροφείου

4.1.2.3 Όταν γίνεται αλλαγή κατεύθυνσης περισσότερο από 15°, οι απαιτήσεις αποφυγής εμποδίων πρέπει να αυξάνονται κατά 5 μ. (15 πόδια) από το σημείο στο οποίο αρχίζει η στροφή. Αυτή η στροφή δεν πρέπει να αρχίζει πριν επιτευχθεί ύψος 30 μ. (100 ποδών) πάνω από την επιφάνεια απογείωσης.

4.1.3 Κατά τη διαδρομή

Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που είναι δυνατόν, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος που συμβαίνει σε οποιοδήποτε σημείο του ίχνους πτήσεως, να συνεχίσει η πτήση προς επαρκές πεδίο προσγείωσης και να επιτύχει τα ελάχιστα ύψη για τη διαδρομή που πρόκειται να πετάξει.

4.1.4 Προσέγγιση, προσγείωση και αποτυχημένη προσγείωση (Σχήματα Α-7 και Α-8)

4.1.4.1 Η υπολογιζόμενη μάζα προσγείωσης στο ελικοδρόμιο προορισμού ή εναλλαγής είναι τέτοια που:

α) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που καθορίζονται στο 2.1,

β) η απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης,

γ) σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος που συμβαίνει σε οποιοδήποτε σημείο μετά το LDP, είναι δυνατόν να προσγειωθεί και να σταματήσει εντός του FATO, και

δ) σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος που συμβαίνει σε οποιοδήποτε σημείο πριν από το LDP, είναι δυνατόν είτε να προσγειωθεί και να σταματήσει εντός του FATO, είτε να επανακυκλώσει και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσεως με κατακόρυφο διάστημα 10,7 μ. (35 ποδών) για VFR συν ένα πρόσθετο περιθώριο 0,01 DR για IFR.

Το εμπόδιο εξετάζεται εάν η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας κάτω από την προτιθέμενη γραμμή πτήσεως δεν υπερβαίνει τα 30 μ. ή 1,5 φορές τη μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη, συν:

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες VFR ημέρας

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες VFR νύχτας

0,30 DR για πτητικές λειτουργίες IFR χωρίς ηλεκτρονική καθοδήγηση

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με ηλεκτρονική καθοδήγηση

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με καθοδήγηση ILS ή MLS

εκτός εάν τα εμπόδια μπορεί να παραβλέπονται εφόσον ευρίσκονται πέραν των:

α) 7 R* για πτητικές λειτουργίες ημέρας, εάν εξασφαλίζεται ότι η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

β) 10 R* για πτητικές λειτουργίες νύχτας, εάν εξασφαλίζεται ότι η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

γ) 300 μ., εάν η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με ναυτιλιακά βοηθήματα, και

δ) 900 μ. στις άλλες περιπτώσεις.

* R είναι η ακτίνα του στροφείου

4.1.4.2 Σε περίπτωση προσγείωσης επί υπερυψωμένου ελικοδρομίου ή ελικοδρομίου εξέδρας, το ίχνος πτήσεως μπορεί να κατέβει κάτω από το ύψος της επιφάνειας προσγείωσης, προκειμένου να επιτευχθεί η V_{TOSS}, εάν ικανοποιούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

α) Καθιερώνεται περιθώριο αποφυγής σε σχέση με το υπερυψωμένο ελικοδρόμιο ή ελικοδρόμιο εξέδρας καθεαυτό και με όλα τα εμπόδια που ευρίσκονται επί του υπερυψωμένου ελικοδρομίου ή ελικοδρομίου εξέδρας. Τα 4,5 μ. (15 πόδια) έχουν θεωρηθεί κατάλληλα για ένα μεγάλο εύρος ελικοπτέρων.

β) Το κατακόρυφο περιθώριο πάνω από όλα τα εμπόδια που δεν ευρίσκονται επί του υπερυψωμένου ελικοδρομίου ή ελικοδρομίου εξέδρας είναι τουλάχιστον ίσο με εκείνο που καθορίζεται στο 4.1.4.1.

4.2 Ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 2

4.2.1 Απογείωση (Σχήματα Α-4 και Α-5)

4.2.1.1 Η μάζα του ελικοπτέρου στην απογείωση δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που καθορίζονται στο 2.1.

4.2.1.2 Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που μπορεί να επιτευχθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση σε περίπτωση βλάβης μιας μονάδας ισχύος πριν φθάσει στο καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση.

4.2.1.3 Σε περίπτωση απογείωσης από υπερυψωμένο ελικοδρόμιο ή ελικοδρόμιο εξέδρας και συμβεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος, πριν επιτευχθεί η V_y, το ίχνος πτήσεως μπορεί να κατέλθει προκειμένου να επιτευχθεί η V_y, εάν ικανοποιούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που:

α) Καθιερώνεται περιθώριο αποφυγής σε σχέση με το υπερυψωμένο ελικοδρόμιο ή ελικοδρόμιο εξέδρας καθεαυτό και με όλα τα εμπόδια που ευρίσκονται επί του υπερυψωμένου ελικοδρομίου ή ελικοδρομίου εξέδρας. Τα 4,5 μ. (15 πόδια) έχουν θεωρηθεί κατάλληλα για ένα μεγάλο εύρος ελικοπτέρων.

β) Το κατακόρυφο περιθώριο πάνω από όλα τα εμπόδια που δεν ευρίσκονται επί του υπερυψωμένου ελικοδρομίου ή ελικοδρομίου εξέδρας είναι τουλάχιστον ίσο με 10,7 μ. (35 πόδια). Το εμπόδιο εξετάζεται εάν η απόστασή του από το ίχνος πτήσεως δεν υπερβαίνει τα 30 μ. ή 1,5 φορές τη μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη.

4.2.2 Αρχική άνοδος

4.2.2.1 Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που το ίχνος ανόδου παρέχει κατακόρυφη αποφυγή εμποδίων όχι λιγότερο από 10,7 μ. (35 πόδια) για πτητικές λειτουργίες VFR και 10,7 μ. (35 πόδια) + 0,01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR πάνω από όλα τα εμπόδια που ευρίσκονται στο ίχνος ανόδου, ενώ η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος συμβαίνει στο καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση.

4.2.2.2 Το εμπόδιο εξετάζεται εάν η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως δεν υπερβαίνει τα 30 μ. ή 1,5 φορές το συνολικό μήκος του ελικοπτέρου, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, συν:

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες VFR ημέρας

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες VFR νύχτας

0,30 DR για πτητικές λειτουργίες IFR χωρίς ηλεκτρονική καθοδήγηση

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με ηλεκτρονική καθοδήγηση

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με καθοδήγηση ILS ή MLS

εκτός εάν τα εμπόδια μπορεί να παραβλέπονται εφόσον ευρίσκονται πέραν των:

α) 7 R* για πτητικές λειτουργίες ημέρας, εάν εξασφαλίζεται ότι η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

β) 10 R* για πτητικές λειτουργίες νύχτας, εάν εξασφαλίζεται ότι η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

γ) 300 μ., εάν η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με ναυτιλιακά βοηθήματα, και

δ) 900 μ. στις άλλες περιπτώσεις.

* R είναι η ακτίνα του στροφείου

4.2.3 Κατά τη διαδρομή

Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που είναι δυνατόν, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος που συμβαίνει σε οποιοδήποτε σημείο του ίχνους πτήσεως, να συνεχίσει η πτήση προς επαρκές πεδίο προσγείωσης και να επιτύχει τα ελάχιστα ύψη για τη διαδρομή που πρόκειται να πετάξει.

4.2.4 Προσέγγιση, προσγείωση και αποτυχημένη προσγείωση

(Σχήματα Α-9 και Α-10)

4.2.4.1 Η υπολογιζόμενη μάζα προσγείωσης στο ελικοδρόμιο προορισμού ή εναλλαγής είναι τέτοια που:

α) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που καθορίζονται στο2.1,

β) ασφαλής αναγκαστική προσγείωση μπορεί να επιτευχθεί στην περίπτωση βλάβης κινητήρα, αφού φτάσει στο καθορισμένο σημείο πριν την προσγείωση,

γ) είναι δυνατόν να εκτελέσει αποτυχημένη προσγείωση, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, σε οποιοδήποτε σημείο του ίχνους πτήσεως και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσεως με κατακόρυφο περιθώριο όχι λιγότερο από:

10,7 μ. (35 πόδια) για πτητικές λειτουργίες VFR, και

10,7 μ. (35 πόδια) + 0,01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR, και

δ) είναι δυνατόν, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος που συμβαίνει, πριν από το καθορισμένο σημείο πριν από την προσγείωση, είτε να προσγειωθεί και να σταματήσει εντός του FATO, είτε να επανακυκλώσει και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσεως με κατακόρυφο διάστημα 10,7 μ. (35 ποδών).

Το εμπόδιο εξετάζεται εάν η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας κάτω από την προτιθέμενη γραμμή πτήσεως δεν υπερβαίνει τα 30 μ. ή 1,5 φορές το συνολικό μήκος του ελικοπτέρου, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, συν:

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες VFR ημέρας

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες VFR νύχτας

0,30 DR για πτητικές λειτουργίες IFR χωρίς ηλεκτρονική καθοδήγηση

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με ηλεκτρονική καθοδήγηση

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με καθοδήγηση ILS ή MLS

εκτός εάν τα εμπόδια μπορεί να παραβλέπονται εφόσον ευρίσκονται πέραν των:

α) 7 R* για πτητικές λειτουργίες ημέρας, εάν εξασφαλίζεται ότι η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

β) 10 R* για πτητικές λειτουργίες νύχτας, εάν εξασφαλίζεται ότι η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

γ) 300 μ., εάν η ακρίβεια ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με ναυτιλιακά βοηθήματα, και

δ) 900 μ. στις άλλες περιπτώσεις.

* R είναι η ακτίνα του στροφείου

4.2.4.2 Σε περίπτωση προσγείωσης επί υπερυψωμένου ελικοδρομίου ή ελικοδρομίου εξέδρας, το ίχνος πτήσεως μπορεί να κατέβει κάτω από το ύψος του FATO προκειμένου να επιτευχθεί η V_y, εάν ικανοποιούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

α) Καθιερώνεται περιθώριο αποφυγής σε σχέση με το υπερυψωμένο ελικοδρόμιο ή ελικοδρόμιο εξέδρας καθεαυτό και με όλα τα εμπόδια που ευρίσκονται επί του υπερυψωμένου ελικοδρομίου ή ελικοδρομίου εξέδρας. Τα 4,5 μ. (15 πόδια) έχουν θεωρηθεί κατάλληλα για ένα μεγάλο εύρος ελικοπτέρων.

β) Το κατακόρυφο περιθώριο πάνω από όλα τα εμπόδια που δεν ευρίσκονται επί του υπερυψωμένου ελικοδρομίου ή ελικοδρομίου εξέδρας είναι τουλάχιστον ίσο με εκείνο που καθορίζεται στο 4.2.4.1.

4.3 Ελικόπτερα επιδόσεων Κατηγορίας 3

4.3.1 Απογείωση (Σχήμα Α-6)

4.3.1.1 Η μάζα του ελικοπτέρου στην απογείωση δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που καθορίζονται στο 2.1.

4.3.1.2 Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που μπορεί να επιτευχθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση σε περίπτωση βλάβης κινητήρα.

4.3.2 Αρχική άνοδος

4.3.2.1 Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που το ίχνος ανόδου παρέχει κατακόρυφη αποφυγή εμποδίων όχι λιγότερο από 10,7 μ. (35 πόδια) πάνω από όλα τα εμπόδια που ευρίσκονται κατά μήκος του ίχνους ανόδου, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία.

4.3.2.2 Το εμπόδιο εξετάζεται εάν η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως δεν υπερβαίνει τα 30 μ. ή 1,5 φορές το συνολικό μήκος του ελικοπτέρου, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, συν 0,10 DR, εκτός εάν τα εμπόδια μπορεί να παραβλέπονται, εφόσον ευρίσκονται πέραν των 7 R (ακτίνα του στροφείου).

4.3.3 Κατά τη διαδρομή

Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που είναι δυνατόν να επιτύχει τα ελάχιστα ύψη για τη διαδρομή που πρόκειται να πετάξει, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία.

4.3.4 Προσέγγιση, προσγείωση και αποτυχημένη προσγείωση (Σχήμα Α-11)

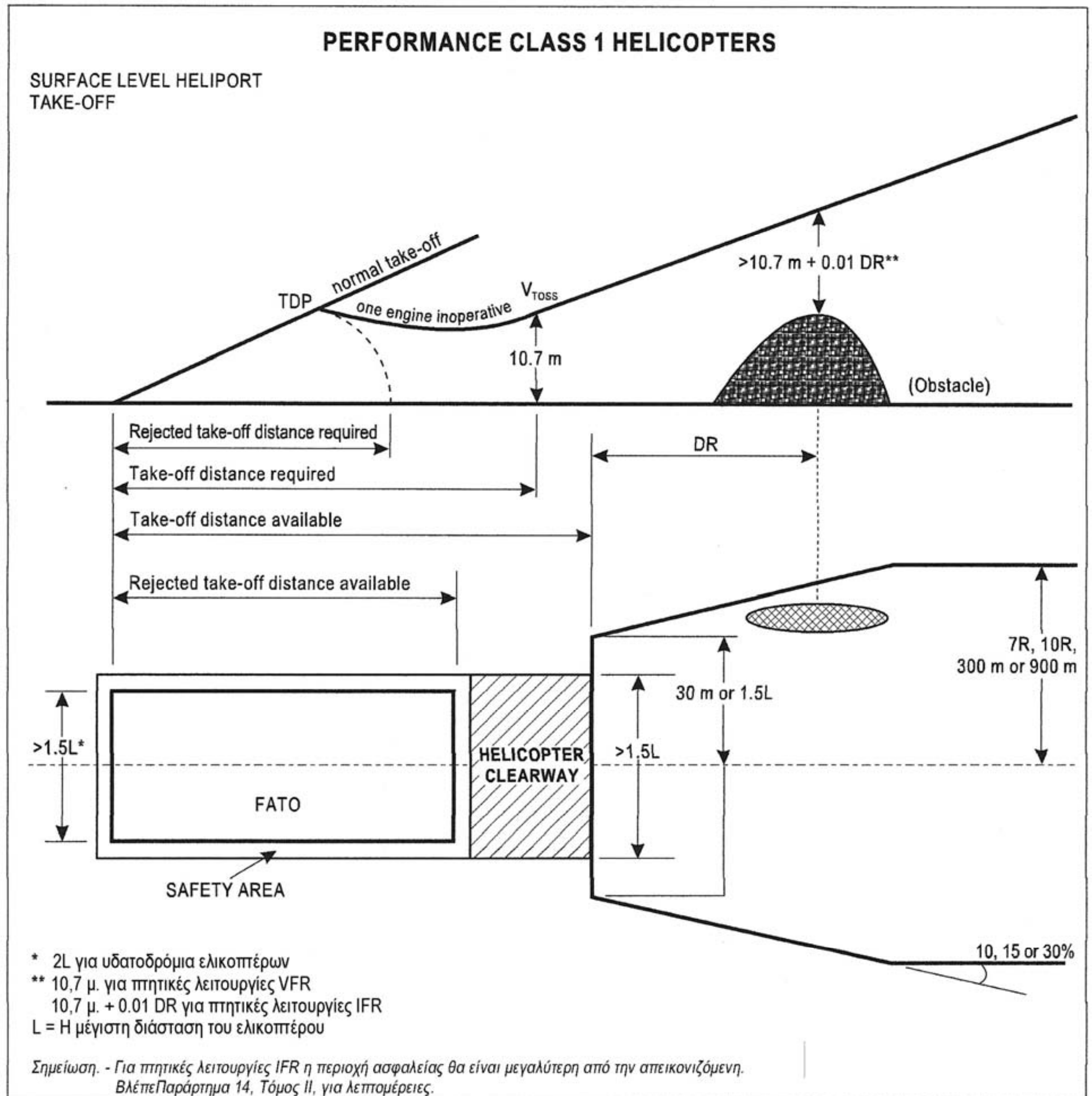
Η υπολογιζόμενη μάζα προσγείωσης στο ελικοδρόμιο προορισμού ή εναλλαγής είναι τέτοια που:

α) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που καθορίζονται στο2.1,

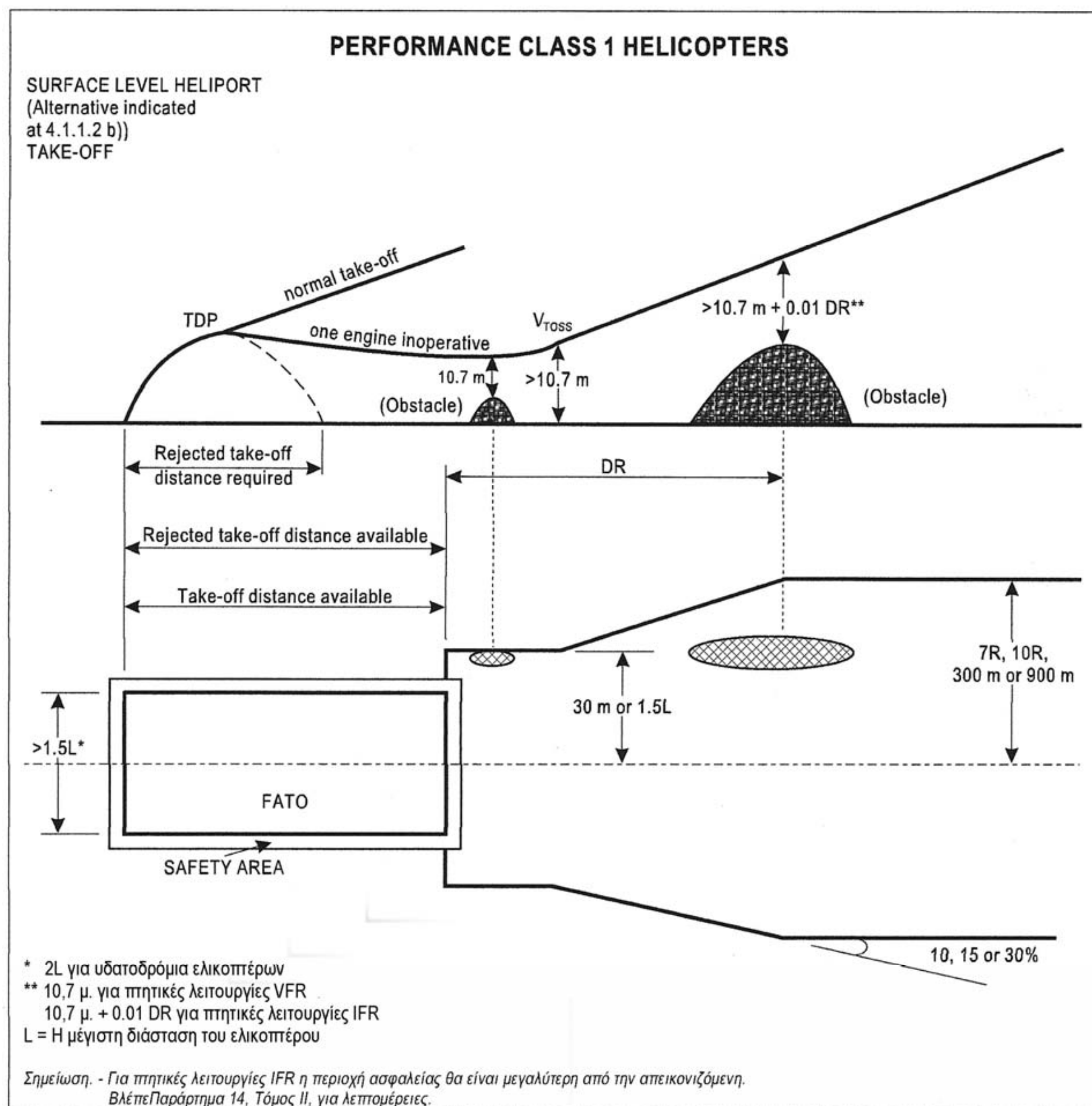
β) ασφαλής αναγκαστική προσγείωση μπορεί να επιτευχθεί στην περίπτωση βλάβης κινητήρα,

γ) είναι δυνατόν να εκτελέσει αποτυχημένη προσγείωση, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, σε οποιοδήποτε σημείο του ίχνους πτήσεως και να αποφύγει όλα τα εμπόδια με κατακόρυφο περιθώριο 10,7 μ. (35 ποδών).

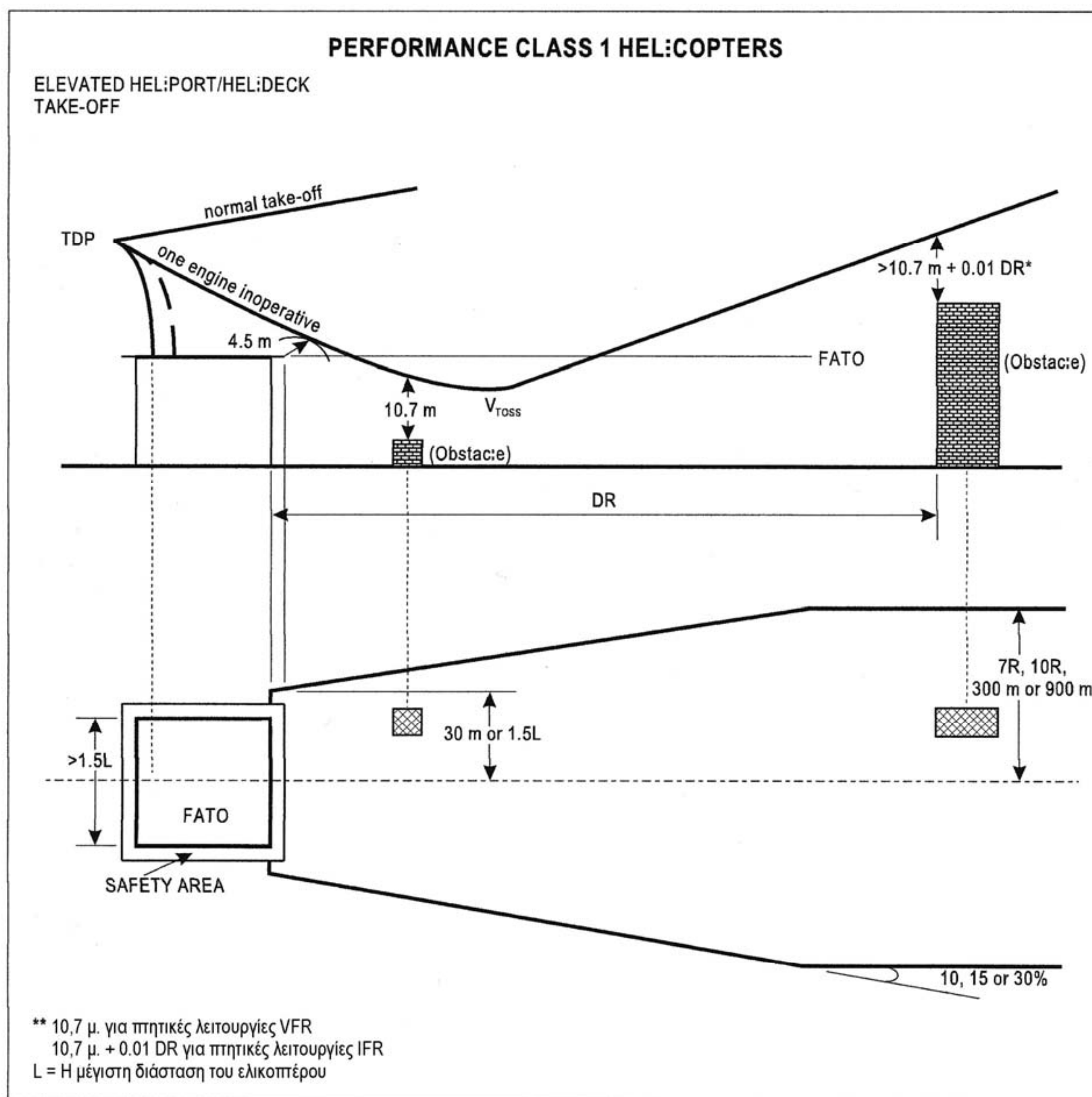
Το εμπόδιο εξετάζεται εάν η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας κάτω από την προτιθέμενη γραμμή πτήσεως δεν υπερβαίνει τα 30 μ. ή 1,5 φορές το συνολικό μήκος του ελικοπτέρου, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, συν 0,10 DR, εκτός εάν τα εμπόδια μπορεί να παραβλέπονται, εφόσον ευρίσκονται πέραν των 7 R (ακτίνα του στροφείου).


PERFORMANCE CLASS 1 HELICOPTERS
SURFACE LEVEL HELIPORT
TAKE-OFF
normal take-off
TDP
one engine inoperative
V TOSS
10.7 m
>10.7 m + 0.01 DR**
(Obstacle)
Rejected take-off distance required
Take-off distance required
Take-off distance available
Rejected take-off distance available
DR
7R, 10R,
300 m or 900 m
30 m or 1.5L
>1.5L*
HELICOPTER
CLEARWAY
>1.5L
FATO
SAFETY AREA
10, 15 or 30%
* 2L για υδατοδρόμια ελικοπτέρων
** 10,7 μ. για πτητικές λειτουργίες VFR
10,7 μ. + 0.01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR
L = Η μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου
Σημείωση. - Για πτητικές λειτουργίες IFR η περιοχή ασφαλείας θα είναι μεγαλύτερη από την απεικονιζόμενη.
ΒλέπεΠαράρτημα 14, Τόμος II, για λεπτομέρειες.

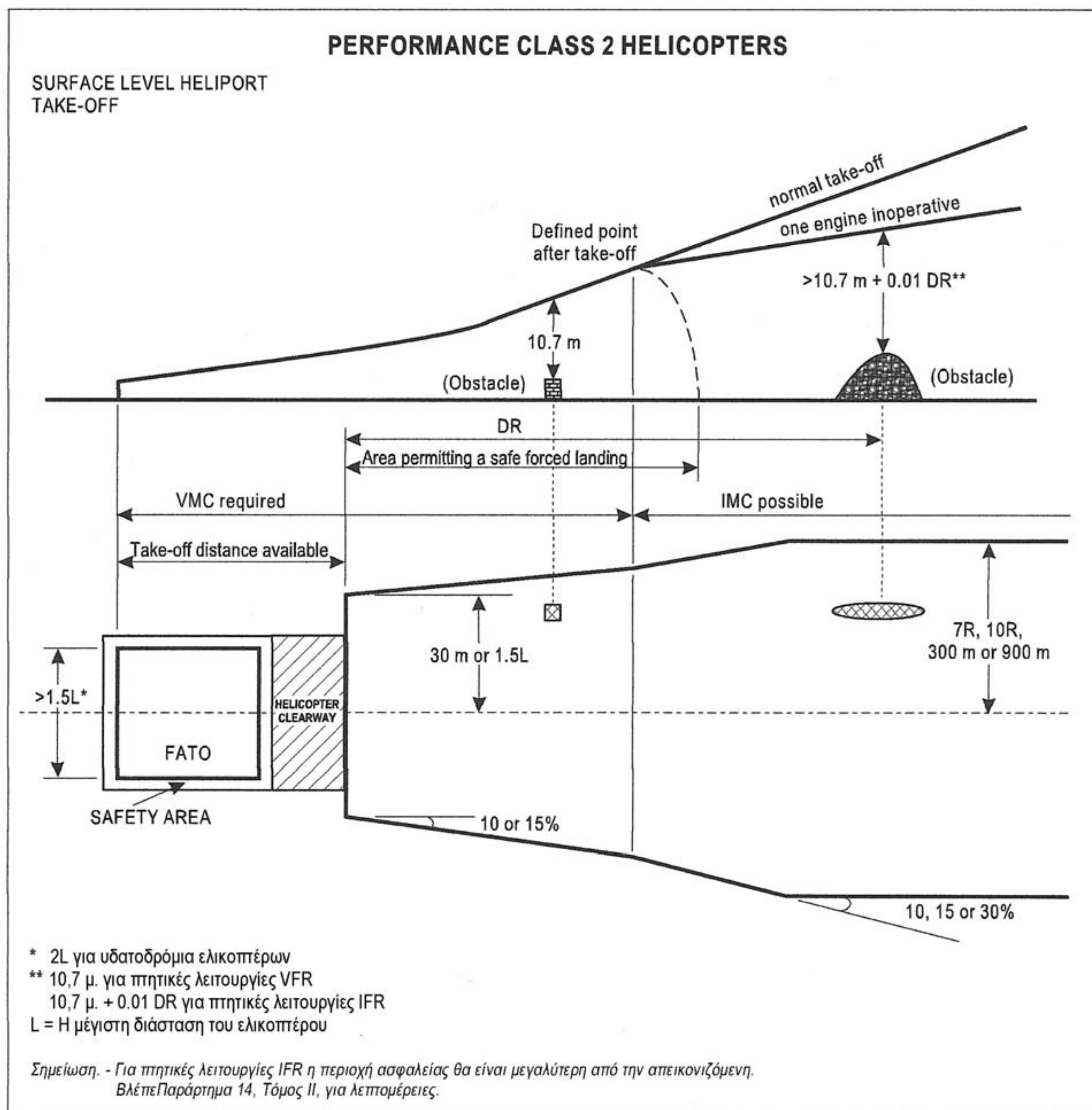
Σχήμα Α-1


PERFORMANCE CLASS 1 HELICOPTERS
SURFACE LEVEL HELIPORT
(Alternative indicated
at 4.1.1.2 b))
TAKE-OFF
normal take-off
TDP
one engine inoperative
VTOSS
>10.7 m + 0.01 DR**
10.7 m
>10.7 m
(Obstacle)
(Obstacle)
Rejected take-off
distance required
DR
Rejected take-off distance available
Take-off distance available
7R, 10R,
300 m or 900 m
30 m or 1.5L
>1.5L*
FATO
SAFETY AREA
10, 15 or 30%
* 2L για υδατοδρόμια ελικοπτέρων
** 10,7 μ. για πτητικές λειτουργίες VFR
10,7 μ. + 0.01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR
L = H μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου
Σημείωση. - Για πτητικές λειτουργίες IFR η περιοχή ασφαλείας θα είναι μεγαλύτερη από την απεικονιζόμενη.
ΒλέπεΠαράρτημα 14, Τόμος II, για λεπτομέρειες.

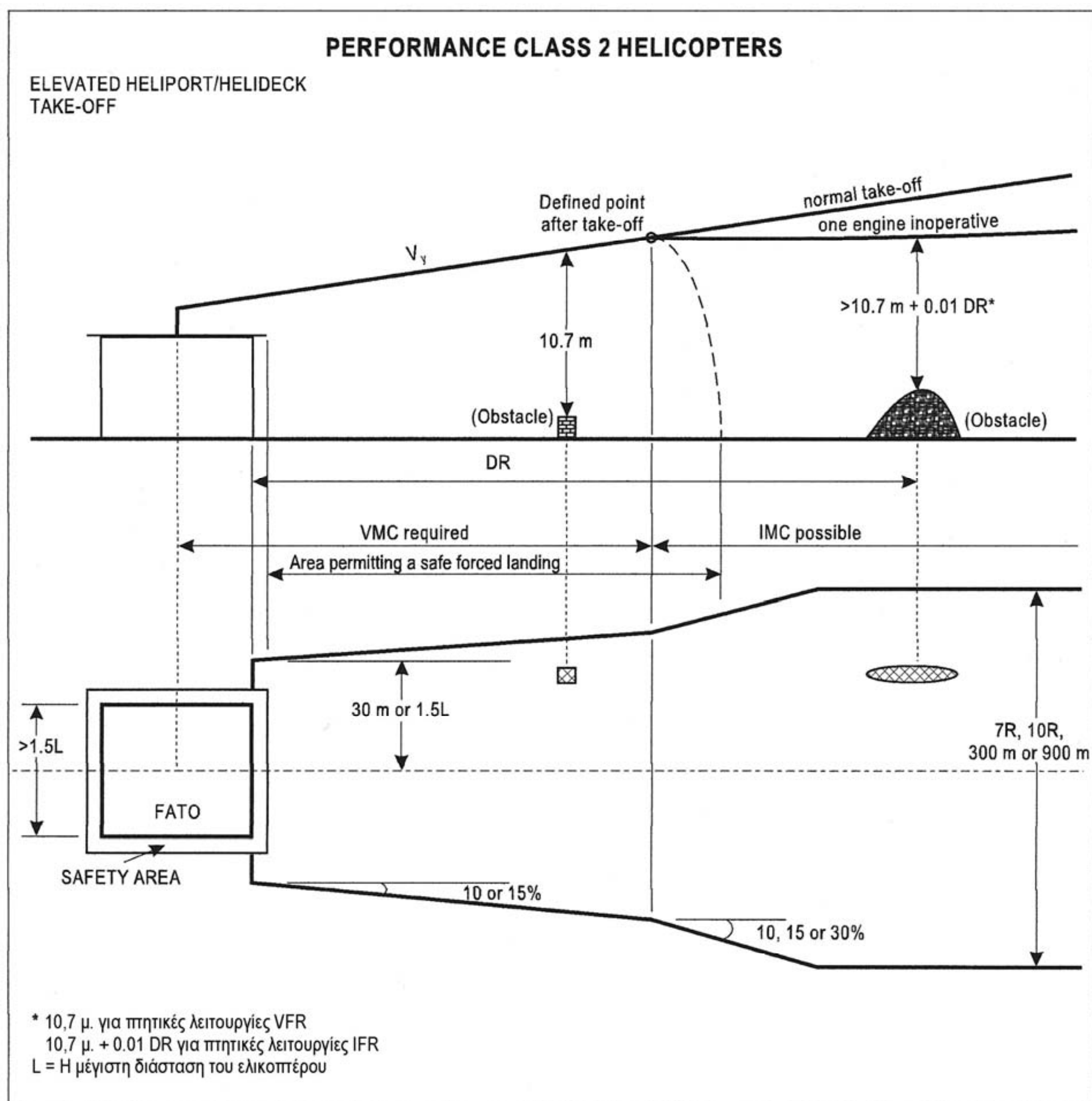
Σχήμα A-2


PERFORMANCE CLASS 1 HELICOPTERS
ELEVATED HELIPORT/HELIDECK
TAKE-OFF
normal take-off
TDP
one engine inoperative
4.5 m
FATO
10.7 m
V_{TOSS}
(Obstacle)
>10.7 m + 0.01 DR*
(Obstacle)
DR
7R, 10R,
300 m or 900 m
30 m or 1.5L
>1.5L
FATO
SAFETY AREA
10, 15 or 30%
** 10,7 μ. για πτητικές λειτουργίες VFR
10,7 μ. + 0.01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR
L = H μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου

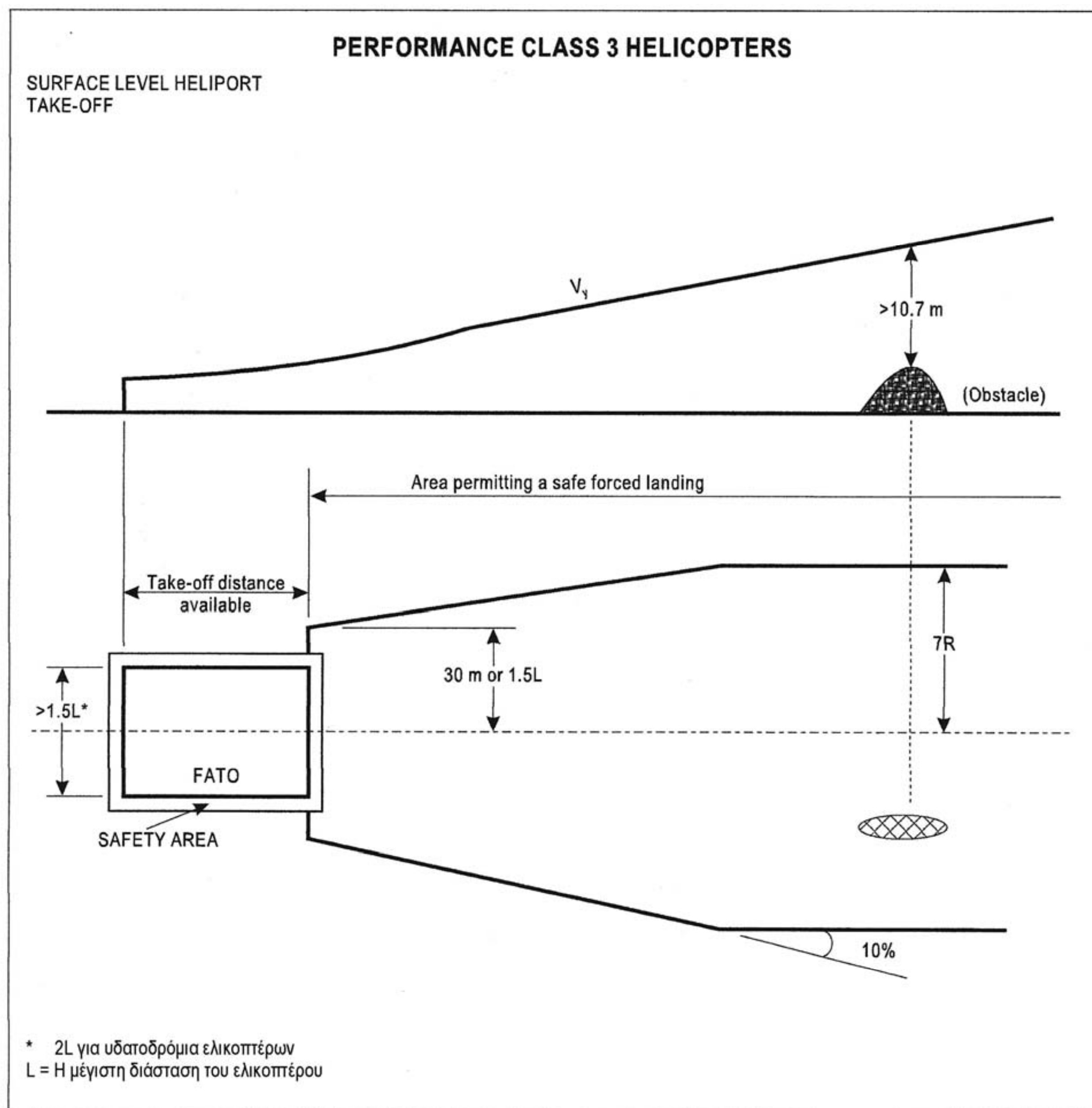
Σχήμα Α-3


PERFORMANCE CLASS 2 HELICOPTERS
SURFACE LEVEL HELIPORT
TAKE-OFF
normal take-off
one engine inoperative
Defined point
after take-off
>10.7 m + 0.01 DR**
10.7 m
(Obstacle)
(Obstacle)
DR
Area permitting a safe forced landing
VMC required
IMC possible
Take-off distance available
30 m or 1.5L
7R, 10R,
300 m or 900 m
>1.5L*
HELICOPTER CLEARWAY
FATO
SAFETY AREA
10 or 15%
10, 15 or 30%
* 2L για υδατοδρόμια ελικοπτέρων
** 10,7 μ. για πτητικές λειτουργίες VFR
10,7 μ. + 0.01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR
L = H μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου
Σημείωση. - Για πτητικές λειτουργίες IFR η περιοχή ασφαλείας θα είναι μεγαλύτερη από την απεικονιζόμενη.
ΒλέπεΠαράρτημα 14, Τόμος II, για λεπτομέρειες.

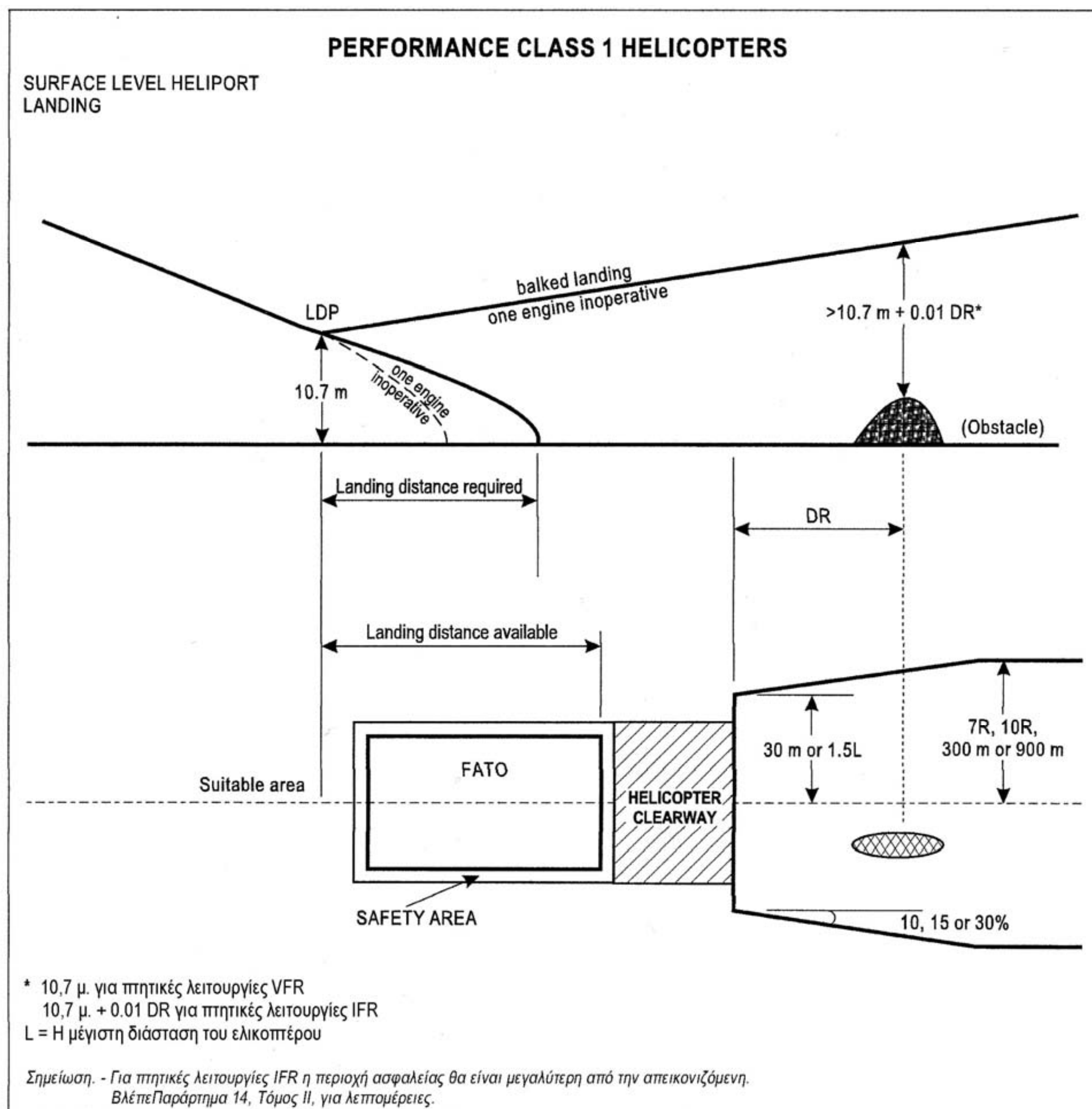
Σχήμα Α-4


PERFORMANCE CLASS 2 HELICOPTERS
ELEVATED HELIPORT/HELIDECK
TAKE-OFF
Defined point
after take-off
normal take-off
one engine inoperative
V_y
>10.7 m + 0.01 DR*
10.7 m
(Obstacle)
(Obstacle)
DR
VMC required
IMC possible
Area permitting a safe forced landing
30 m or 1.5L
>1.5L
7R, 10R,
300 m or 900 m
FATO
SAFETY AREA
10 or 15%
10, 15 or 30%
* 10,7 μ. για πτητικές λειτουργίες VFR
10,7 μ. + 0.01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR
L = Η μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου

Σχήμα Α-5

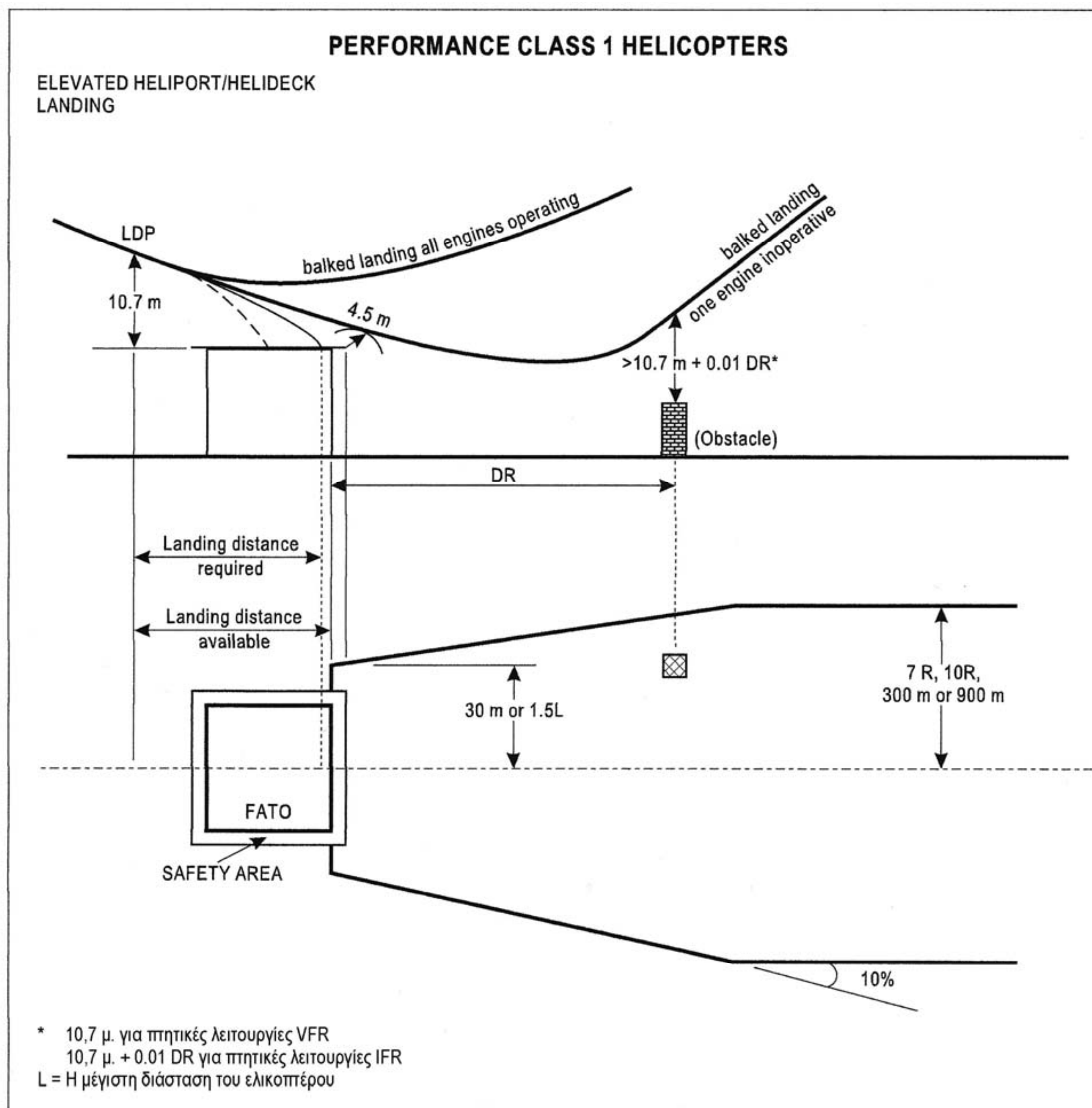

PERFORMANCE CLASS 3 HELICOPTERS
SURFACE LEVEL HELIPORT
TAKE-OFF
Vy
>10.7 m
(Obstacle)
Area permitting a safe forced landing
Take-off distance available
30 m or 1.5L
7R
>1.5L*
FATO
SAFETY AREA
10%
* 2L για υδατοδρόμια ελικοπτέρων
L = Η μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου

Σχήμα Α-6

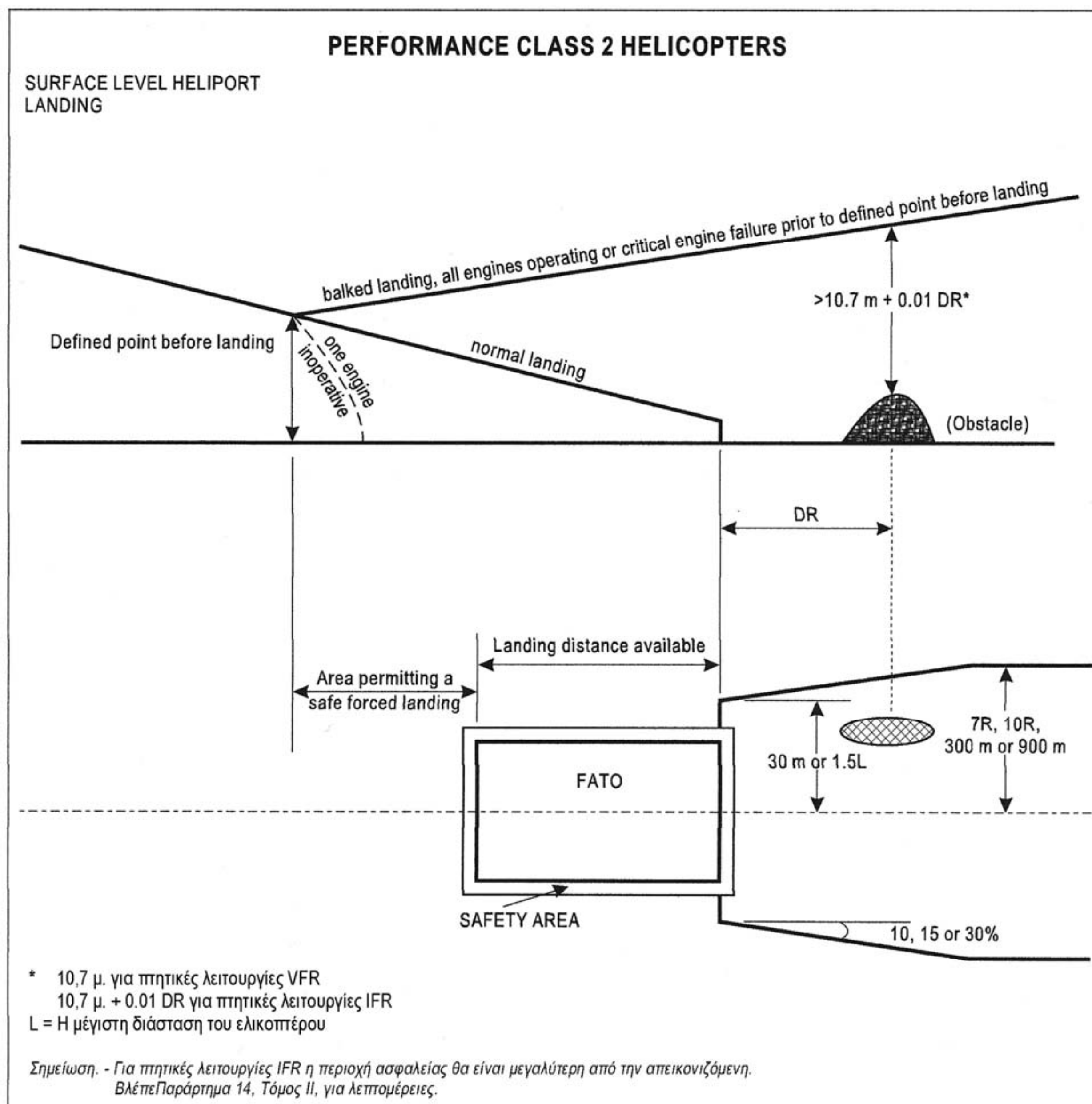


PERFORMANCE CLASS 1 HELICOPTERS
SURFACE LEVEL HELIPORT
LANDING
balked landing
one engine inoperative
LDP
>10.7 m + 0.01 DR*
10.7 m
one engine inoperative
(Obstacle)
Landing distance required
DR
Landing distance available
7R, 10R,
300 m or 900 m
30 m or 1.5L
FATO
Suitable area
HELICOPTER
CLEARWAY
SAFETY AREA
10, 15 or 30%
* 10,7 μ. για πτητικές λειτουργίες VFR
10,7 μ. + 0.01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR
L = H μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου
Σημείωση. - Για πτητικές λειτουργίες IFR η περιοχή ασφαλείας θα είναι μεγαλύτερη από την απεικονιζόμενη.
ΒλέπεΠαράρτημα 14, Τόμος II, για λεπτομέρειες.

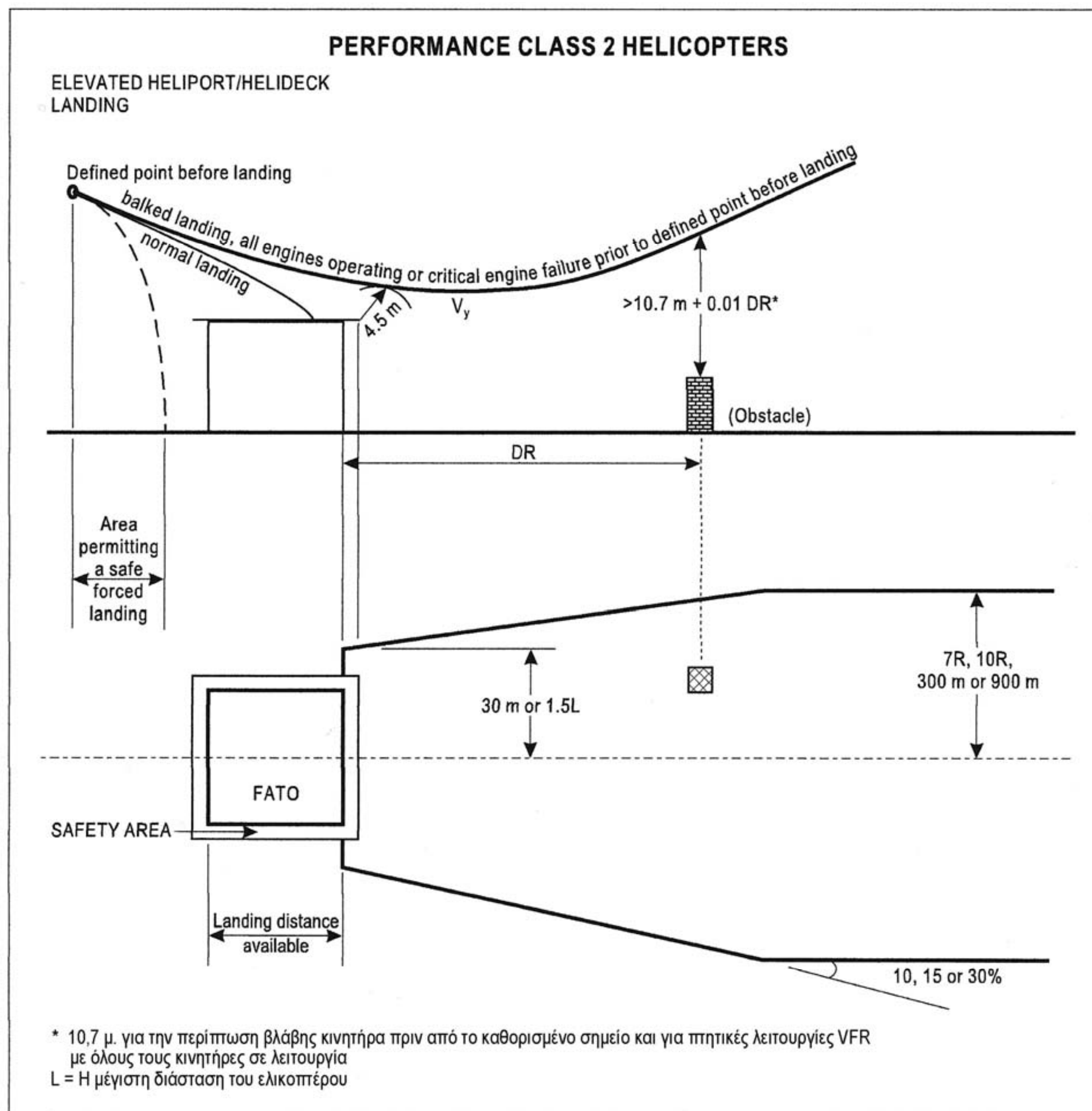
Σχήμα Α-7


PERFORMANCE CLASS 1 HELICOPTERS
ELEVATED HELIPORT/HELIDECK
LANDING
LDP
balked landing all engines operating
balked landing
one engine inoperative
10.7 m
4.5 m
>10.7 m + 0.01 DR*
(Obstacle)
DR
Landing distance required
Landing distance available
7 R, 10R,
300 m or 900 m
30 m or 1.5L
FATO
SAFETY AREA
10%
* 10,7 μ. για πτητικές λειτουργίες VFR
10,7 μ. + 0.01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR
L = Η μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου

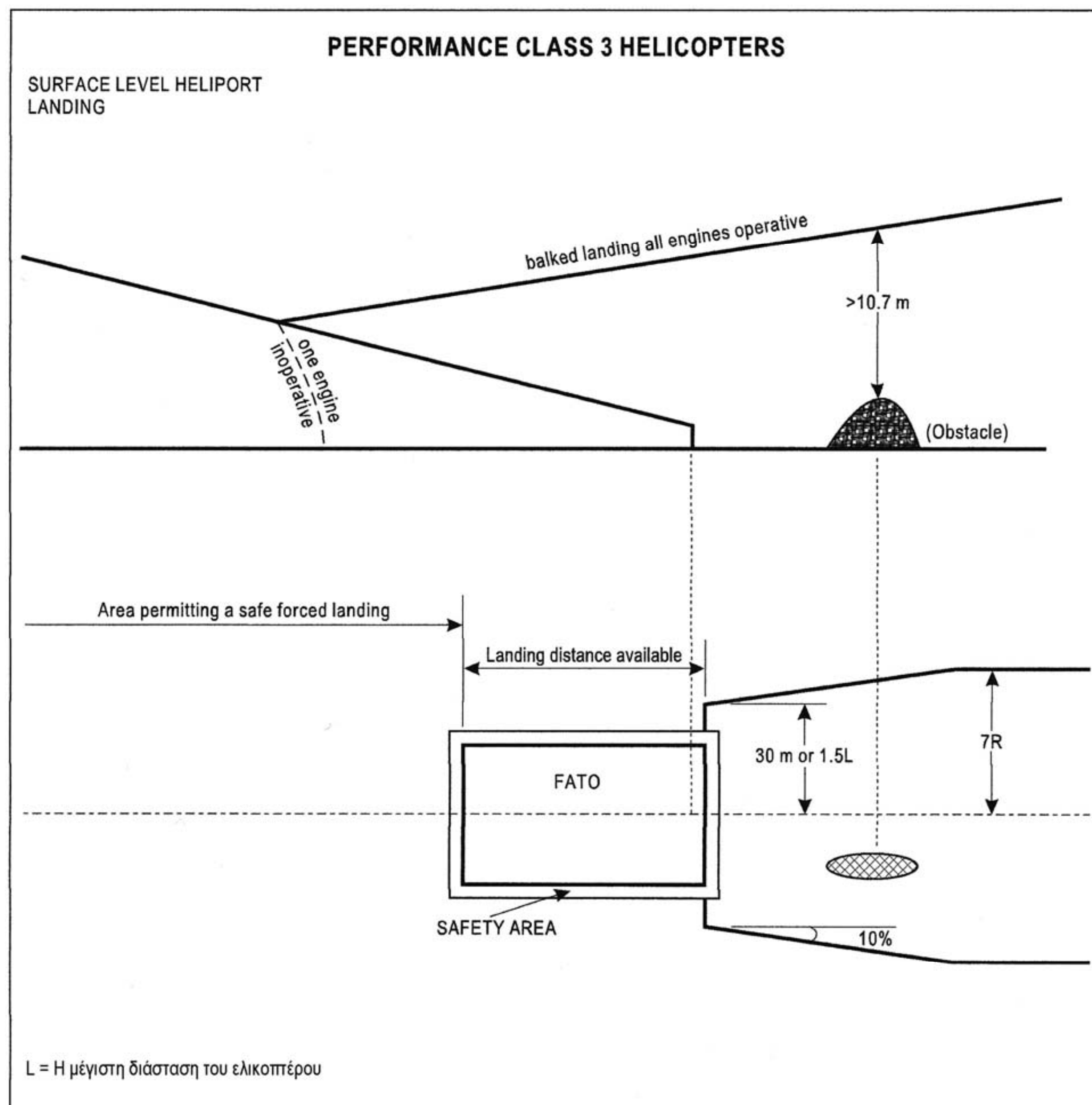
Σχήμα Α-8


PERFORMANCE CLASS 2 HELICOPTERS
SURFACE LEVEL HELIPORT
LANDING
balked landing, all engines operating or critical engine failure prior to defined point before landing
>10.7 m + 0.01 DR*
Defined point before landing
one engine inoperative
normal landing
(Obstacle)
DR
Landing distance available
Area permitting a safe forced landing
7R, 10R, 300 m or 900 m
30 m or 1.5L
FATO
SAFETY AREA
10, 15 or 30%
* 10,7 μ. για πτητικές λειτουργίες VFR
10,7 μ. + 0.01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR
L = Η μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου
Σημείωση. - Για πτητικές λειτουργίες IFR η περιοχή ασφαλείας θα είναι μεγαλύτερη από την απεικονιζόμενη.
ΒλέπεΠαράρτημα 14, Τόμος II, για λεπτομέρειες.

Σχήμα Α-9


PERFORMANCE CLASS 2 HELICOPTERS
ELEVATED HELIPORT/HELIDECK LANDING
Defined point before landing
balked landing, all engines operating or critical engine failure prior to defined point before landing
normal landing
4.5 m
V_y
>10.7 m + 0.01 DR*
(Obstacle)
DR
Area permitting a safe forced landing
30 m or 1.5L
7R, 10R, 300 m or 900 m
FATO
SAFETY AREA
Landing distance available
10, 15 or 30%
* 10,7 μ. για την περίπτωση βλάβης κινητήρα πριν από το καθορισμένο σημείο και για πτητικές λειτουργίες VFR με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία
L = Η μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου

Σχήμα Α-10


PERFORMANCE CLASS 3 HELICOPTERS
SURFACE LEVEL HELIPORT
LANDING
balked landing all engines operative
>10.7 m
one engine inoperative
(Obstacle)
Area permitting a safe forced landing
Landing distance available
30 m or 1.5L
7R
FATO
SAFETY AREA
10%
L = Η μέγιστη διάσταση του ελικοπτέρου

Σχήμα Α-11

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Β. ΑΠΟΤΥΠΩΤΕΣ ΠΤΗΣΗΣ

Συμπληρωματικό στο Τμήμα II, Κεφάλαιο 4, 4.3 και Τμήμα III, Κεφάλαιο 4, 4.9

Εισαγωγή

Το υλικό του παρόντος Συνημμένου αφορά τους αποτυπωτές πτήσης οι οποίοι προορίζονται για εγκατάσταση σε ελικόπτερα τα οποία εμπλέκονται στη διεθνή αεροναυτιλία. Οι αποτυπωτές πτήσης αποτελούνται από δύο συστήματα – έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης. Οι αποτυπωτές στοιχείων πτήσης για ελικόπτερα ταξινομούνται ως Τύπος IV και Τύπος V ανάλογα με τον αριθμό των παραμέτρων που πρόκειται να καταγραφούν.

1. Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης (FDR)

1.1 Γενικές απαιτήσεις

1.1.1 Ο FDR πρέπει να καταγράφει συνεχώς κατά τη διάρκεια της πτήσης.

1.1.2 Το κουτί του FDR πρέπει να:

α) είναι βαμμένο με ένα ξεχωριστό πορτοκαλί ή κίτρινο χρώμα,

β) φέρει ανακλαστικό υλικό για να διευκολύνεται ο εντοπισμός του, και

γ) έχει προσαρτημένη με ασφάλεια μια αυτόματα ενεργοποιούμενη υποβρύχια συσκευή εντοπισμού.

1.1.3 Ο FDR πρέπει να εγκαθίσταται έτσι, ώστε:

α) η πιθανότητα ζημιάς στην καταγραφή να ελαχιστοποιείται.

β) να λαμβάνει την ηλεκτρική του ισχύ από ένα διανομέα, ο οποίος παρέχει τη μέγιστη αξιοπιστία για λειτουργία του FDR, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη λειτουργία σε σημαντικά φορτία ή φορτία έκτακτης ανάγκης, και

γ) να υπάρχει ένα ακουστικό ή οπτικό μέσο για έλεγχο σωστής λειτουργίας του FDR πριν από την πτήση.

1.2 Παράμετροι που πρέπει να καταγράφονται

1.2.1 FDR Τύπου IV. Αυτός ο FDR πρέπει να είναι ικανός να καταγράφει, ανάλογα με το ελικόπτερο, τουλάχιστον τις τριάντα παραμέτρους στον Πίνακα Β-1. Ωστόσο, άλλες παράμετροι μπορούν να αντικαθίστανται ανάλογα με τον τύπο του ελικοπτέρου και τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού καταγραφής.

1.2.2 FDR Τύπου V. Αυτός ο FDR πρέπει να είναι ικανός να καταγράφει, ανάλογα με το ελικόπτερο, τουλάχιστον τις πρώτες δεκαπέντε παραμέτρους στον Πίνακα Β-1. Ωστόσο, άλλες παράμετροι μπορούν να αντικαθίστανται ανάλογα με τον τύπο του ελικοπτέρου και τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού καταγραφής.

1.3 Πρόσθετες Πληροφορίες

1.3.1 Η κλίμακα μέτρησης, η οποία καταγράφει τα διαστήματα και την ακρίβεια των παραμέτρων στον εγκατεστημένο εξοπλισμό, συνήθως επαληθεύεται με μεθόδους που είναι εγκεκριμένες από την κατάλληλη πιστοποιούσα αρχή.

1.3.2 Ο κατασκευαστής συνήθως παρέχει στην εθνική πιστοποιούσα αρχή τις ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά τον FDR:

α) οδηγίες λειτουργίας του κατασκευαστή, περιορισμούς εξοπλισμού και διαδικασίες εγκατάστασης,

β) προέλευση ή πηγή παραμέτρου και εξισώσεις, οι οποίες σχετίζουν καταμετρήσεις με μονάδες μέτρησης, και

γ) εκθέσεις ελέγχων του κατασκευαστή.

1.3.3 Τεκμηρίωση που αφορά κατανομή παραμέτρων, εξισώσεις μετατροπής, περιοδική διακρίβωση και άλλες πληροφορίες διαθεσιμότητας/ συντήρησης πρέπει να τηρείται από τον αερομεταφορέα. Η τεκμηρίωση πρέπει να είναι επαρκής, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι αρχές διερεύνησης ατυχήματος έχουν τις απαραίτητες πληροφορίες, για να διαβάζουν τα στοιχεία σε μηχανικές μονάδες.

2. Αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR)

2.1 Γενικές απαιτήσεις

2.1.1 Ο CVR πρέπει να είναι σχεδιασμένος έτσι, ώστε να καταγράφει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) επικοινωνίες ομιλίας που μεταδίδονται από ή λαμβάνονται στο αεροσκάφος από τον ασύρματο,

β) ακουστικό περιβάλλον στο πιλοτήριο,

γ) επικοινωνίες ομιλίας των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης στο πιλοτήριο χρησιμοποιώντας το σύστημα ενδοεπικοινωνίας,

δ) φωνητικά ή ακουστικά σήματα, τα οποία αναγνωρίζουν βοηθήματα ναυτιλίας ή προσέγγισης που εισάγονται στα ακουστικά ή στο μεγάφωνο,

ε) επικοινωνίες ομιλίας των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης που χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελίας στους επιβάτες, αν είναι εγκαταστημένο, και

ζ) ψηφιακές επικοινωνίες με τις ATS, εκτός αν καταγράφεται από τον FDR.

2.1.2 Το κουτί του CVR πρέπει να:

α) είναι βαμμένο με διακριτικό πορτοκαλί ή κίτρινο χρώμα,

β) φέρει αντανακλαστικό υλικό για να διευκολύνει τον εντοπισμό του, και

γ) έχει προσαρτημένη με ασφάλεια μια αυτόματα ενεργοποιούμενη υποβρύχια συσκευή εντοπισμού.

2.1.3 Προκειμένου να βοηθάνε στη φωνητική και ακουστική διάκριση, μικρόφωνα πρέπει να βρίσκονται στην καλύτερη θέση του θαλάμου διακυβέρνησης, για να καταγράφουν τις επικοινωνίες ομιλίας που προέρχονται από τις θέσεις κυβερνήτη και συγκυβερνήτη και τις επικοινωνίες ομιλίας άλλων μελών του πληρώματος στο πιλοτήριο, όταν απευθύνονται σε εκείνες τις θέσεις. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα καλωδιώνοντας κατάλληλα ενισχυτικά μικρόφωνα, για να καταγράφουν συνέχεια σε χωριστά κανάλια.

2.1.4 Ο CVR πρέπει να είναι εγκατεστημένος έτσι, ώστε:

α) η πιθανότητα ζημιάς στην καταγραφή να ελαχιστοποιείται.

β) να λαμβάνει την ηλεκτρική του ισχύ από ένα διανομέα, ο οποίος παρέχει τη μέγιστη αξιοπιστία για λειτουργία του CVR, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη λειτουργία σε σημαντικά φορτία ή φορτία έκτακτης ανάγκης,

γ) να υπάρχει ακουστικό ή οπτικό μέσο για έλεγχο σωστής λειτουργίας του CVR πριν από την πτήση, και

δ) αν ο CVR έχει σύστημα ταχείας καθολικής απόσβεσης, η εγκατάσταση πρέπει να είναι σχεδιασμένη ώστε να προλαμβάνει λειτουργία της συσκευής κατά τη διάρκεια της πτήσης ή σε περίπτωση συντριβής.

2.2 Απαιτήσεις επιδόσεων

2.2.1 Ο CVR θα είναι δυνατόν να καταγράφει σε τουλάχιστον τέσσερα ίχνη εγγραφής ταυτόχρονα. Προκειμένου να εξασφαλίζεται ακριβής συσχετισμός του χρόνου μεταξύ των ιχνών εγγραφής, ο CVR πρέπει να καταγράφει σε σειριακή μορφή. Αν χρησιμοποιείται διαμόρφωση διπλής φοράς, η σειριακή μορφή και η κατανομή του ίχνους εγγραφής θα πρέπει να διατηρούνται και στις δύο κατευθύνσεις.

2.2.2 Η προτιμητέα κατανομή του ίχνους εγγραφής είναι η ακόλουθη:

Ίχνος εγγραφής 1 – ακουστικά του συγκυβερνήτη και ενισχυτικό μικρόφωνο

Ίχνος εγγραφής 2 – ακουστικά του κυβερνήτη και ενισχυτικό μικρόφωνο

Ίχνος εγγραφής 3 – μικρόφωνο περιοχής

Ίχνος εγγραφής 4 – αναφορά χρόνου, ταχύτητα κύριου στροφείου ή κραδασμοί στο περιβάλλον πιλοτηρίου, τα ακουστικά του τρίτου και τέταρτου μέλους του πληρώματος και το μικρόφωνο, εφόσον έχει εφαρμογή.

Σημείωση 1.– Το Ίχνος εγγραφής 1 βρίσκεται πιο κοντά στη βάση της κεφαλής καταγραφής.

Σημείωση 2.– Η προτιμητέα κατανομή του ίχνους εγγραφής προϋποθέτει χρήση μηχανισμών μεταφοράς συμβατικής μαγνητικής ταινίας και καθορίζεται γιατί οι εξωτερικές άκρες της ταινίας έχουν μεγαλύτερο κίνδυνο καταστροφής από ότι το μέσον αυτής. Δεν αποκλείεται χρήση εναλλακτικών μέσων καταγραφής όπου τέτοιοι περιορισμοί μπορεί να μην έχουν εφαρμογή.

2.2.3 Ο CVR, όταν ελέγχεται με μεθόδους εγκεκριμένες από την αρμόδια πιστοποιούσα αρχή, πρέπει να επιδεικνύεται ότι είναι κατάλληλος για ακραίο περιβάλλον πάνω από το οποίο είναι σχεδιασμένος να λειτουργεί.

2.2.4 Πρέπει να παρέχονται μέσα για ακριβή συσχετισμό του χρόνου μεταξύ του FDR και του CVR.

Σημείωση.– Μια μέθοδος επίτευξής του είναι να βάζουμε το σήμα χρόνου του FDR επί του CVR.

2.3 Πρόσθετες πληροφορίες

Ο κατασκευαστής συνήθως παρέχει στην εθνική πιστοποιούσα αρχή τις ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά τον CVR:

α) οδηγίες λειτουργίας του κατασκευαστή, περιορισμούς εξοπλισμού και διαδικασίες εγκατάστασης, και

β) εκθέσεις ελέγχων του κατασκευαστή.

3. Επιθεωρήσεις συστημάτων FDR και CVR

3.1 Πριν από την πρώτη πτήση της ημέρας, ο ενσωματωμένος εξοπλισμός ελέγχου στο πιλοτήριο για τους CVR, FDR και τη Μονάδα Απόκτησης Στοιχείων Πτήσης (FDAU), εάν είναι εγκατεστημένα, πρέπει να ελέγχονται.

3.2 Ετήσιες επιθεωρήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται ως εξής:

α) η ανάγνωση των καταγραφέντων στοιχείων από τους FDR και CVR πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο αποτυπωτής λειτουργεί σωστά για την ονομαστική διάρκεια της καταγραφής,

β) η ανάλυση του FDR θα πρέπει να αξιολογεί την ποιότητα των καταγραφομένων στοιχείων, για να καθορίζει εάν ο βαθμός μικροσφάλματος είναι μέσα στα αποδεκτά όρια και να καθορίζει τη φύση και την κατανομή των λαθών,

γ) μια πλήρης πτήση από τον FDR θα πρέπει να εξετάζεται σε μηχανικές μονάδες για να αξιολογείται η εγκυρότητα όλων των καταγραφεισών παραμέτρων. Ιδιαίτερη προσοχή μπορεί να δίνεται στις παραμέτρους από αισθητήρες, οι οποίοι είναι συνδεδεμένοι στον FDR. Οι παράμετροι οι οποίες λαμβάνονται από το σύστημα διανομής ηλεκτρικής ενέργειας του αεροσκάφους δεν χρειάζεται να ελέγχονται εάν η ικανότητα χρήσης τους μπορεί να ανιχνεύεται από άλλα συστήματα του αεροσκάφους,

δ) η συσκευή ανάγνωσης πρέπει να έχει το κατάλληλο λογισμικό, για να μετατρέπει με ακρίβεια τις καταγραφείσες τιμές σε μηχανικές μονάδες και να καθορίζει την κατάσταση των διακεκριμένων σημάτων,

ε) μια ετήσια εξέταση του καταγραφέντος σήματος στον CVR πρέπει να εκτελείται με επανάληψη της καταγραφής του CVR. Εφόσον ο CVR είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος, πρέπει να καταγράφει σήματα ελέγχου από κάθε πηγή του αεροσκάφους και από σχετικές εξωτερικές πηγές, για να διασφαλίζεται ότι όλα τα απαιτούμενα σήματα πληρούν τα πρότυπα κατανόησης, και

στ) όπου είναι πρακτικά δυνατό, κατά τη διάρκεια της ετήσιας εξέτασης, πρέπει να εξετάζεται ένα δείγμα από εγγραφές του CVR κατά την πτήση για απόδειξη ότι η κατανόηση του σήματος είναι αποδεκτή.

3.3 Τα συστήματα αποτυπωτών πτήσης πρέπει να θεωρούνται ότι είναι ακατάλληλα για χρήση, εάν υπάρχει μια σημαντική περίοδος κακής ποιότητας στοιχείων, μη κατανοητά σήματα ή εάν μια ή περισσότερες από τις υποχρεωτικές παραμέτρους δεν καταγράφονται σωστά.

3.4 Μια αναφορά της ετήσιας επιθεώρησης μπορεί να είναι διαθέσιμη μετά από αίτηση στην κανονιστική αρχή του Κράτους με σκοπό την παρακολούθηση.

3.5 Διακρίβωση του συστήματος του FDR:

α) το σύστημα του FDR μπορεί να επαναδιακριβώνεται τουλάχιστον κάθε πέντε χρόνια, προκειμένου να προσδιορίζονται οποιεσδήποτε διαφορές στο πρόγραμμα τεχνικών μετατροπών για τις υποχρεωτικές παραμέτρους, και να διασφαλίζεται ότι οι παράμετροι καταγράφονται μέσα στα πλαίσια ανοχών της διακρίβωσης , και

β) όταν οι παράμετροι του ύψους και της ταχύτητας του αέρα παρέχονται από αισθητήρες οι οποίοι είναι συνδεδεμένοι στο σύστημα του FDR, πρέπει να γίνεται επαναδιακρίβωση, όπως προτείνεται από τον κατασκευαστή του αισθητήρα, ή τουλάχιστον κάθε δύο χρόνια.

Πίνακας Β–1
Ελικόπτερα — Παράμετροι για Αποτυπωτές Στοιχείων Πτήσης

Α/Α	Παράμετρος	Εύρος Μέτρησης	Χρονικό διάστημα καταγραφής (δευτερόλεπτα)	Όρια ακριβείας (στοιχεία εισαγωγής αισθητήρων σε σύγκριση με την ανάγνωση του FDR)
1	Χρόνος (UTC όταν είναι διαθέσιμος, διαφορετικά ο χρόνος που παρήλθε)	24 ώρες	4	±0,125% ανά ώρα
2	Βαρομετρικό ύψος	-300μ. (-1.000 πόδια) σε μέγιστο πιστοποιημένο ύψος του αεροσκάφους +1.500 μ. (+5.000 πόδια)	1	±30 μ. έως ±200 μ. (±100 πόδια έως ±700 πόδια)
3	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος	Όπως το εγκατεστημένο σύστημα μέτρησης	1	±3%
4	Πορεία	360°	1	±2°
5	Κανονική επιτάχυνση	-3 g έως +6 g	0,125	±1%
6	Στάση πρόνευσης	± 75°	0,5	±2°
7	Στάση περιστροφής	±180°	0,5	±2°
8	Επιλογή εκπομπής ασυρμάτου	On/off (μια επιλογή)	1	–
9	Ισχύς εκάστου κινητήρα – *Σημείωση 1*	Πλήρες εύρος	1 (ανά κινητήρα)	±2%
10	Ταχύτητα κύριου στροφείου	50-130%	0,5	±2%
11	Ενέργεια χειριστή ή/και θέση επιφανείας ελέγχου-κύρια χειριστήρια ελέγχου (γωνία συνθέτου χειριστηρίου, γωνία χειριστηρίου πορείας ως προς το διαμήκη άξονα, γωνία χειριστηρίου πορείας ως προς τον εγκάρσιο άξονα, εφαρμογή ποδωστηρίων ουραίου στροφείου (*Σημείωση 2*)	Πλήρες εύρος	1	±2% εκτός εάν απαιτείται μοναδικά μεγαλύτερη ακρίβεια
12	Υδραυλικά, κάθε σύστημα (χαμηλή πίεση)	Ξεχωριστό	2	
13	Εξωτερική θερμοκρασία αέρος	Εύρος αισθητήρα	2	±2° C
14	Αυτόματος πιλότος/ αυτόματος μοχλός ισχύος/είδος λειτουργίας AFCS και κατάσταση εμπλοκής	Κατάλληλος συνδυασμός επιλογών	1	
15	Εμπλοκή συστήματος αύξησης σταθερότητας	Ξεχωριστό	1	

Σημείωση.– Οι πρώτες 15 παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου V.

Α/Α	**Παράμετρος**	**Εύρος Μέτρησης**	**Χρονικό διάστημα καταγραφής (δευτερόλεπτα)**	**Όρια ακριβείας (στοιχεία εισαγωγής αισθητήρων σε σύγκριση με την ανάγνωση του FDR)**
16	Πίεση λαδιού του κύριου κιβώτιου οδοντωτών τροχών	Όπως εγκαταστάθηκε	1	Όπως εγκαταστάθηκε
17	Θερμοκρασία λαδιού του κύριου κιβώτιου οδοντωτών τροχών	Όπως εγκαταστάθηκε	2	Όπως εγκαταστάθηκε
18	Επιτάχυνση εκτροπής (ή ρυθμός εκτροπής)	±1 g	0,25	± 1,5% του μέγιστου εύρους εξαιρου-μένου σφάλματος αναφοράς ±5%
19	Δύναμη αναρτημένου φορτίου	0-200% του πιστοποιημένου φορτίου	0,5	±3% του μέγιστου εύρους
20	Διαμήκης επιτάχυνση	±1 g	0,25	± 1,5% του μέγιστου εύρους εξαιρου-μένου σφάλματος αναφοράς ±5%
21	Εγκάρσια επιτάχυνση	±1 g	0,25	± 1,5% του μέγιστου εύρους εξαιρου-μένου σφάλματος αναφοράς ±5%
22	Ραδιοϋψόμετρο	-6 μ. έως 750 μ. (-20 πόδια έως 2.500 πόδια)	1	±0,6 μ. (±2 πόδια) ή ±3% οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο κάτω από τα 150 μ. (500 πόδια) και ±5% πάνω από 150 μ. (500 πόδια)
23	Απόκλιση ίχνους κατολίσθησης	Εύρος σήματος	1	±3%
24	Απόκλιση διευθυντικού ραδιοφάρου	Εύρος σήματος	1	±3%
25	Διέλευση ραδιοσημαντήρα	Ξεχωριστό	1	
26	Κύρια προειδοποίηση	Ξεχωριστό	1	
27	Επιλογή συχνότητας NAV 1 & 2 (*Σημείωση 3)*	Πλήρες εύρος	4	Όπως εγκαταστάθηκε
28	Απόσταση DME 1 και 2 – *Σημειώσεις 3 και 4*	0– 370 χλμ.	4	Όπως εγκαταστάθηκε
29	Στοιχεία ναυτιλίας (γεωγραφικό μήκος και πλάτος, ταχύτητα εδάφους) (*Σημείωση 5)*	Όπως εγκαταστάθηκε	2	Όπως εγκαταστάθηκε
30	Σύστημα προσγείωσης ή θέση επιλογέα συστήμα-τος προσγείωσης	Διακεκριμένη θέση	4	Όπως εγκαταστάθηκε

Σημείωση.– Οι προηγούμενες 30 παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου IV.

Σημειώσεις.–

1. Καταγραφή ικανοποιητικών εισαγωγών για τον καθορισμό της ισχύος.
2. Για ελικόπτερα με συμβατικά συστήματα ελέγχου, ισχύει το "ή". Για ελικόπτερα χωρίς μηχανικά συστήματα ελέγχου ισχύει το "και".
3. Εάν υπάρχει διαθέσιμο σήμα σε ψηφιακή μορφή.
4. Η καταγραφή του γεωγραφικού μήκους και πλάτους από INS ή άλλο σύστημα ναυτιλίας είναι ένα προτιμητέο εναλλακτικό σύστημα.
5. Εάν υπάρχουν σήματα άμεσα διαθέσιμα .

Αν είναι διαθέσιμη περαιτέρω χωρητικότητα καταγραφής, πρέπει να εξετάζεται η καταγραφή των παρακάτω πρόσθετων πληροφοριών:

α) πληροφορίες λειτουργίας από συστήματα ψηφιακής απεικόνισης, όπως συστήματα ηλεκτρονικών οργάνων πτήσης (EFIS), ηλεκτρονική κεντρική οθόνη αεροσκάφους (ECAM) και σύστημα ενδείξεων κινητήρα και προειδοποίησης πληρώματος (EICAS).

Χρησιμοποιείστε την ακόλουθη σειρά προτεραιότητας:

1) παράμετροι που επιλέγονται από το πλήρωμα διακυβέρνησης που έχουν σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης, π.χ. ρύθμιση βαρομετρικής πίεσης, επιλεγέν ύψος, επιλεγείσα ταχύτητα αέρος, αποφασιστικό σχετικό ύψος, και εμπλοκή του συστήματος αυτόματης πτήσης και ενδείξεις είδους λειτουργίας, αν δεν καταγράφονται από άλλη πηγή,

2) επιλογή/κατάσταση συστήματος απεικόνισης, π.χ. SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY, κλπ,

3) στοιχεία προειδοποιήσεων και συναγερμών, και

4) η ταυτότητα των απεικονιζόμενων σελίδων για διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και καταλόγων ελέγχου ενεργειών, και

β) πρόσθετες παράμετροι κινητήρων (EPR, N1, EGT, ροή καυσίμου, κ.λπ.).

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Γ. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Συμπληρωματικό στο Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 2, 2.2.9.3

1. Σκοπός και εύρος

1.1 Οι περιορισμοί χρόνου πτήσεως και περιόδου πτητικής απασχόλησης καθορίζονται με αποκλειστικό σκοπό τη μείωση της πιθανότητας ότι η κόπωση των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την ασφάλεια πτήσεως.

1.2 Για προστασία έναντι αυτού, δύο τύποι κόπωσης πρέπει να ληφθούν υπόψη, δηλαδή, η παροδική κόπωση και η αθροιστική κόπωση. Η παροδική κόπωση μπορεί να περιγραφεί ως η κόπωση που συνήθως παρουσιάζεται σε υγιές άτομο μετά από περίοδο εργασίας, μεγάλη προσπάθεια ή έξαψη, και κανονικά υποχωρεί με μια επαρκή περίοδο ύπνου. Από τη άλλη πλευρά, η αθροιστική κόπωση μπορεί να συμβεί μετά από καθυστερημένη ή ατελή ανάκτηση από παροδική κόπωση ή ως συνέπεια ποσότητας εργασίας πάνω από το φυσιολογικό, μεγάλης προσπάθειας ή έξαψης χωρίς επαρκή ευκαιρία για ανάκτηση.

1.3 Οι περιορισμοί που βασίζονται στις διατάξεις του παρόντος Μέρους του Παραρτήματος θα παρέχουν ασφαλιστικές δικλείδες έναντι αμφοτέρων των ειδών κόπωσης διότι θα αναγνωρίσουν:

1.3.1 Την ανάγκη περιορισμού του χρόνου πτήσεως κατά τρόπο που να υπάρξει προστασία έναντι αμφοτέρων των ειδών κόπωσης.

1.3.2 Την ανάγκη περιορισμού του χρόνου που διατίθεται στα καθήκοντα εδάφους αμέσως πριν από πτήση ή σε ενδιάμεσα σημεία μιας σειράς από πτήσεις κατά τρόπο που να υπάρχει προστασία έναντι παροδικής κόπωσης.

1.3.3 Την ανάγκη να παρασχεθεί στα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης επαρκής ευκαιρία να συνέλθουν από την κόπωση.

1.3.4 Την ανάγκη να ληφθούν υπόψη άλλες σχετικές ασχολίες που το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης μπορεί να απαιτηθεί να εκτελέσει προκειμένου να υπάρξει προστασία ιδιαιτέρως έναντι της αθροιστικής κόπωσης.

2. Γενικά

2.1 Η ευθύνη ανήκει στο χειριστή, να μην εξασκεί τα προνόμια του πτυχίου και των συναφών ειδικοτήτων, οποτεδήποτε αντιλαμβάνεται μείωση της υγειονομικής ικανότητας, η οποία ίσως να καθιστά το χειριστή ανίκανο να εξασκήσει ασφαλώς αυτά τα προνόμια, περιλαμβανομένης οποιασδήποτε μείωσης της υγειονομικής ικανότητας λόγω κόπωσης.

2.2 Οι περιορισμοί που παρατίθενται στις επόμενες παραγράφους πρέπει να θεωρούνται ως ελάχιστες απαιτήσεις και είναι ευθύνη του αερομεταφορέα να τις ρυθμίσει σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τους παράγοντες που αναφέρονται παρακάτω. Συγκεκριμένοι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη είναι:

α) η σύνθεση του πληρώματος του αεροσκάφους,

β) η πιθανότητα καθυστερήσεων λειτουργίας,

γ) ο τύπος του αεροσκάφους και η πολυπλοκότητες της διαδρομής, όπως πυκνότητα κυκλοφορίας, ναυτιλιακά βοηθήματα, τυπικός μεταφερόμενος εξοπλισμός, δυσκολίες επικοινωνίας, και πτήση μεγάλου ύψους σε αεροσκάφος που δεν διαθέτει συμπίεση, ή πτήση με μεγάλα ύψη θαλάμου επιβατών σε αεροσκάφη που διαθέτουν συμπίεση,

δ) η αντιστοιχούσα αναλογία της νυχτερινής πτήσης,

ε) η έκταση στην οποία οι επικαλύψεις είναι τέτοιες που επιτρέπουν στα πληρώματα να εξασφαλίσουν πραγματική ανάπαυση,

στ) ο αριθμός των προσγειώσεων και απογειώσεων,

ζ) η ανάγκη ενός μεθοδικού συστήματος προγραμματισμού, που δίνει υψηλό βαθμό σταθερότητας (γι' αυτό, η πρόβλεψη για επαρκή αποθέματα είναι σημαντικός παράγοντας),

η) ιδίως η στέρηση ύπνου που προέρχεται από τη διακοπή του κύκλου κανονικού ύπνου/ αφύπνισης, και

θ) το περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης.

2.3 Για λόγους ασφαλείας πτήσεων, ο αερομεταφορέας έχει την ευθύνη να εξασφαλίζει ότι στα μέλη του πληρώματος, που εμπλέκονται σε καθήκοντα διαφορετικά από την πτητική απασχόληση που εκτελούνται επ' ονόματι του εργοδότη, παρέχεται τουλάχιστον η ελάχιστη απαιτούμενη περίοδος ανάπαυσης πριν εμπλακούν σε πτητικά καθήκοντα.

3. Ορισμοί

Ετοιμότητα (Standby). Καθορισμένη περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ένα μέλος πληρώματος μπορεί να κληθεί για υπηρεσία με ελάχιστη προειδοποίηση.

Μετακινούμενο μέλος πληρώματος (Deadheading crew). Μέλος πληρώματος που μετακινείται προς ανάληψη καθηκόντων είτε με εναέριο είτε με επίγειο μέσο.

Περίοδος ανάπαυσης (Rest period). Οποιαδήποτε χρονική περίοδος στο έδαφος κατά την οποία μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης απαλλάσσεται, υπό του αερομεταφορέως, από όλα τα καθήκοντα.

Περίοδος απασχόλησης (Duty period). Ο χρόνος κατά τον οποίο το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης

εκτελεί οποιαδήποτε καθήκοντα κατά διαταγήν του εργοδότη του μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης.

Περίοδος πτητικής απασχόλησης (Flight duty period). Ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης αναλαμβάνει καθήκοντα, αμέσως μετά από περίοδο ανάπαυσης και πριν εκτελέσει πτήση ή σειρά πτήσεων, έως τη στιγμή που το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης απαλλάσσεται από όλα τα καθήκοντα έχοντας ολοκληρώσει την πτήση ή τη σειρά πτήσεων.

Σειρά πτήσεων (Series of flights). Δύο ή περισσότερα σκέλη διαδρομής πτήσεως που ολοκληρώνονται μεταξύ δύο περιόδων ανάπαυσης.

Σκέλος διαδρομής πτήσεως (Flight sector). Πτήση ή μια από σειρά πτήσεων που αρχίζει σε σημείο στάθμευσης του αεροσκάφους και τελειώνει σε σημείο στάθμευσης του αεροσκάφους.

Αποτελείται από:

– την προετοιμασία πτήσεως,
– το χρόνο πτήσεως,
– την μετά πτήση περίοδο μετά το σκέλος διαδρομής πτήσεως ή σειρά σκελών διαδρομής πτήσεως,

Χρόνος επανεξυπηρέτησης (Turnaround time). Ο χρόνος που καταναλώθηκε επί του εδάφους κατά την περίοδο πτητικής απασχόλησης μεταξύ δύο σκελών διαδρομής πτήσεως.

Χρόνος πτήσεως ελικοπτέρων (Flight time – helicopters). Ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που τα πτερύγια του στροφείου ελικοπτέρου αρχίσουν να περιστρέφονται μέχρι τη στιγμή που το ελικόπτερο σταματήσει οριστικά στο τέλος της πτήσεως, και τα πτερύγια του στροφείου σταματήσουν.

4. Σχόλια για τους ορισμούς

4.1 Χρόνος πτήσεως

Ο ορισμός του χρόνου πτήσεως είναι κατ’ ανάγκην πολύ γενικός αλλά στο πλαίσιο των περιορισμών είναι, φυσικά, προορισμένος να εφαρμοσθεί στα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης σύμφωνα με το σχετικό ορισμό του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης. Σύμφωνα με τον τελευταίο αυτό ορισμό, το προσωπικό που κατέχει πτυχίο πληρώματος και ταξιδεύουν ως επιβάτες δεν μπορούν να θεωρηθούν ως μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, παρόλο που αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τη διευθέτηση περιόδων ανάπαυσης.

4.2 Περίοδοι πτητικής απασχόλησης

4.2.1 Ο ορισμός της περιόδου πτητικής απασχόλησης έχει σκοπό να καλύψει συνεχή περίοδο απασχόλησης, η οποία πάντοτε περιλαμβάνει πτήση ή σειρά πτήσεων. Εννοείται ότι περιλαμβάνει όλα τα καθήκοντα που τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης ενδεχομένως να απαιτηθεί να εκτελέσουν από τη στιγμή που παρουσιάζονται στο χώρο εργασίας τους κατά την ημέρα της πτήσεως μέχρις ότου απαλλαγούν από τα καθήκοντα, έχοντας ολοκληρώσει την πτήση ή σειρά πτήσεων. Θεωρείται αναγκαίο ότι η περίοδος αυτή θα πρέπει να υπόκειται σε περιορισμούς, επειδή οι δραστηριότητες των μελών πληρώματος διακυβέρνησης εντός των ορίων της περιόδου αυτής ενδεχομένως να προκαλούσε κόπωση - παροδική ή αθροιστική - η οποία θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης. Υπάρχει εξ άλλου (από την άποψη της ασφαλείας πτήσεων) ανεπαρκής λόγος για να καθορισθούν περιορισμοί για οποιονδήποτε άλλο χρόνο κατά τον οποίο τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης εκτελούν έργο που τους έχει αναθέσει ο αερομεταφορέας. Ένα τέτοιο έργο θα έπρεπε, συνεπώς, να ληφθεί υπόψη, μόνον όταν λαμβάνονται μέτρα για περιόδους ανάπαυσης ως ένας μεταξύ πολλών παραγόντων που θα μπορούσε να οδηγήσει σε κόπωση.

4.2.2 Ο ορισμός δεν συνεπάγεται το συνυπολογισμό τέτοιων περιόδων όπως ο χρόνος που χρειάζεται ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης για να μεταβεί από το σπίτι του προς το χώρο εργασίας.

4.2.3 Σημαντική ασφαλιστική δικλείδα μπορεί να καθορισθεί, εάν τα Κράτη και οι αερομεταφορείς αναγνωρίσουν το δικαίωμα μέλους πληρώματος να αρνηθεί περαιτέρω πτητική απασχόληση, όταν υποφέρει από κόπωση τέτοιας φύσεως που θα επηρέαζε δυσμενώς την ασφάλεια της πτήσης.

4.3 Περίοδοι ανάπαυσης

Ο ορισμός της περιόδου ανάπαυσης συνεπάγεται αποχή από καθήκοντα και προορίζεται για το σκοπό ανάληψης από κόπωση. Ο τρόπος με τον οποίο θα επιτευχθεί αυτή η ανάληψη αποτελεί ατομική ευθύνη.

5. Τύποι περιορισμών

5.1 Οι περιορισμοί διαιρούνται ευρέως με βάση το χρόνο. Για παράδειγμα, η πλειονότητα των Κρατών που αναφέρουν στον ICAO καθορίζουν ημερήσιους, μηνιαίους και ετήσιους περιορισμούς χρόνου πτήσεως, και ένας μεγάλος αριθμός καθορίζει επίσης τριμηνιαίους περιορισμούς χρόνου πτήσεως. Θα είναι πιθανώς επαρκές να καθορισθούν περιορισμοί περιόδου πτητικής απασχόλησης σε ημερήσια βάση. Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό, πάντως, ότι αυτοί οι περιορισμοί θα ποικίλουν σημαντικά λαμβάνοντας υπόψη ποικιλία καταστάσεων.

5.2 Κατά τη διατύπωση των κανονισμών ή των κανόνων που θα διέπουν τους περιορισμούς χρόνου πτήσεως, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη το μέγεθος της σύνθεσης του πληρώματος και η έκταση στην οποία οι διάφορες εργασίες που πρόκειται να εκτελεσθούν είναι δυνατόν να διαιρεθούν μεταξύ των μελών του πληρώματος. Στην περίπτωση, επίσης, που παρέχονται επαρκείς ευκολίες ανάπαυσης στο αεροπλάνο κατά τέτοιο τρόπο, ώστε το μέλος του πληρώματος να μπορεί να έχει οριζόντια κατάκλιση και έναν βαθμό απομόνωσης, οι περίοδοι πτητικής απασχόλησης θα μπορούσαν να επεκταθούν. Επαρκείς ευκολίες ανάπαυσης στο έδαφος απαιτούνται στα μέρη όπου πρόκειται να δοθούν περίοδοι ανάπαυσης. Επίσης, τα Κράτη ή οι αερομεταφορείς θα πρέπει να δώσουν το πρέπον βάρος στους ακόλουθους παράγοντες: πυκνότητα κυκλοφορίας, ναυτιλιακές και επικοινωνιακές ευκολίες, ρυθμό κύκλου εργασίας/ ύπνου, αριθμό προσγειώσεων και απογειώσεων, πτητικά χαρακτηριστικά και χαρακτηριστικά επιδόσεων καθώς και συνθήκες καιρού.

6. Υπόδειγμα φόρμας

Για παράδειγμα, το ακόλουθο υπόδειγμα φόρμας παρέχεται, για να επεξηγήσει μια ή περισσότερες μορφές στις οποίες μπορεί να εφαρμοσθούν τα Πρότυπα του Τμήματος II, 2.2.9.3.

Πλήρωμα	Μέγιστη περίοδος πτητικής απασχόλησης σε 24 ώρες	Μέγιστος χρόνος πτήσεως (ώρες)				Περίοδοι ανάπαυσης	
		Ημερήσια 24 ώρες	Μηνιαία	Τριμηνιαία	Ετήσια	Ημερήσια	Εβδομαδιαία
Κυβερνήτης Συγκυβερνήτης							

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Δ. ΙΑΤΡΙΚΑ ΕΦΟΔΙΑ

Συμπληρωματικό στο Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 4, 4.2.2 α)

Τα ακόλουθα προτείνονται ως τυπικά περιεχόμενα του κυτίου πρώτων βοηθειών για μεταφορά επί ελικοπτέρου:

- οδηγός πρώτων βοηθειών
- «κώδικας οπτικών σημάτων εδάφους-αέρος για χρήση από επιζώντες» όπως περιλαμβάνεται στο Παράρτημα 12
- υλικά για περιποίηση τραυμάτων
- οφθαλμική αλοιφή
- ρινικό αποσυμφορητικό σπρέι
- εντομοαπωθητικό
- ενυδατικές οφθαλμικές σταγόνες
- κρέμα ηλιακών εγκαυμάτων
- αντισηπτικό αναμειγνυόμενο με νερό/ καθαριστικό δέρματος
- υλικά για περιποίηση εκτεταμένων εγκαυμάτων
- στοματικά φάρμακα ως εξής: αναλγητικά, σπασμολυτικά, διεγερτικά κεντρικού νευρικού συστήματος, διεγερτικά του κυκλοφορικού, αγγειοδιασταλτικά στεφανιαίας, αντιδιαρροϊκά και φάρμακα για ιλίγγους
- τεχνητός πλαστικός αεραγωγός και στηρίγματα

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Ε. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ (MEL)

Συμπληρωματικό στο Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 4, 4.1.2

1. Εάν δεν επιτρέπονταν αποκλίσεις από τις απαιτήσεις των Κρατών, στην πιστοποίηση των αεροσκαφών, το αεροσκάφος δεν θα μπορούσε να πετάξει, εκτός εάν όλα τα συστήματα και ο εξοπλισμός ήταν σε κατάσταση λειτουργίας. Η πείρα έχει αποδείξει ότι είναι δυνατόν να γίνει βραχυπρόθεσμα αποδεκτή κάποια κατάσταση μη λειτουργίας, όταν τα υπόλοιπα λειτουργούντα συστήματα και εξοπλισμός εξασφαλίζουν τη συνέχιση ασφαλών πτητικών λειτουργιών.

2. Το Κράτος θα πρέπει να δείχνει μέσω έγκρισης ενός καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού εκείνα τα συστήματα και τμήματα του εξοπλισμού που μπορεί να είναι εκτός λειτουργίας για συγκεκριμένες συνθήκες πτήσεως, με την πρόθεση ότι καμιά πτήση δεν μπορεί να διεξαχθεί με συστήματα και εξοπλισμό εκτός λειτουργίας πέραν εκείνων που καθορίζονται.

3. Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού, εγκεκριμένος από το Κράτος του Αερομεταφορέα, είναι συνεπώς απαραίτητος για κάθε αεροσκάφος, βασισμένος στον κύριο κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού που καθιερώθηκε για τον τύπο του αεροσκάφους από τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη σχεδίαση τύπου από κοινού με το Κράτος Σχεδιασμού.

4. Το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει να απαιτεί από τον αερομεταφορέα να προετοιμάσει κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού, σχεδιασμένο ώστε να επιτρέπει την πτητική λειτουργία αεροσκάφους με συγκεκριμένα συστήματα ή εξοπλισμό εκτός λειτουργίας υπό τον όρο ότι θα διατηρείται ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας.

5. Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού δεν έχει σκοπό να εξασφαλίσει την πτητική λειτουργία αεροσκάφους επ' αόριστον με συστήματα και εξοπλισμό εκτός ενεργείας. Ο βασικός σκοπός του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού είναι να επιτρέπει την ασφαλή πτητική λειτουργία αεροσκάφους με συστήματα ή εξοπλισμό εκτός ενεργείας εντός του πλαισίου ενός ελεγχόμενου και ορθού προγράμματος επισκευών και αντικατάστασης εξαρτημάτων.

6. Οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι καμιά πτήση δεν αρχίζει με πολλαπλά αντικείμενα του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού εκτός ενεργείας, χωρίς να προσδιορισθεί ότι οποιαδήποτε αλληλεξάρτηση μεταξύ συστημάτων ή παρελκομένων εκτός ενεργείας δεν θα καταλήγει σε μη αποδεκτή υποβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας ή/και υπέρμετρη αύξηση του φόρτου εργασίας του πληρώματος διακυβέρνησης.

7. Η έκθεση σε πρόσθετες βλάβες κατά τη διάρκεια συνεχούς πτητικής λειτουργίας με συστήματα ή εξοπλισμό εκτός ενεργείας πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη κατά τον προσδιορισμό ότι διατηρείται αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας. Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού ενδέχεται να μην παρεκκλίνει από τις απαιτήσεις του τμήματος περιορισμών του εγχειριδίου πτήσεως, τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης ή άλλες απαιτήσεις πτητικής ικανότητας του Κράτους Νηολόγησης ή του Κράτους του αερομεταφορέα, εκτός εάν η αρμόδια αρχή πτητικής ικανότητας ή το εγχειρίδιο πτήσεως προνοούν διαφορετικά.

8. Σε συστήματα ή εξοπλισμό αποδεκτά ως εκτός ενεργείας για πτήση θα πρέπει να τοποθετούνται ταμπέλες, όπου είναι δυνατόν, και όλα αυτά τα αντικείμενα θα πρέπει να σημειώνονται στο τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους, για να ενημερώνεται το πλήρωμα διακυβέρνησης και το προσωπικό συντήρησης για το σύστημα και τον εξοπλισμό που είναι εκτός ενεργείας.

9. Για συγκεκριμένο σύστημα ή μέρος εξοπλισμού που θα είναι αποδεκτό ως εκτός ενεργείας, ενδέχεται να είναι απαραίτητο να καθιερωθεί διαδικασία συντήρησης, για ολοκλήρωση προ πτήσεως, ώστε να απενεργοποιηθεί ή απομονωθεί το σύστημα ή ο εξοπλισμός. Ενδέχεται ομοίως να είναι αναγκαίο να εκπονηθεί κατάλληλη επιχειρησιακή διαδικασία του πληρώματος διακυβέρνησης.

10. Οι ευθύνες του κυβερνήτη να αποδεχθεί ελικόπτερο για πτητική λειτουργία με ελαττώματα σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού καθορίζονται στο Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 2, 2.3.1.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ ΣΤ. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Συμπληρωματικό στο Τμήμα II, Κεφάλαιο 2, 2.2.1

1. Σκοπός και εύρος

1.1 Εισαγωγή

Ο σκοπός του παρόντος Συνημμένου είναι η παροχή καθοδήγησης που αφορά ενέργειες που απαιτούνται από τα Κράτη σε σχέση με τις απαιτήσεις πιστοποίησης αερομεταφορέα του Κεφαλαίου 2, 2.2.1, ιδιαιτέρως τα μέσα ολοκλήρωσης και καταγραφής αυτών των ενεργειών.

1.2 Απαιτούμενη πρότερη πιστοποίηση

Σύμφωνα με το Πρότυπο 2.2.1.4, η έκδοση ενός πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC) είναι "εξαρτώμενη από την επίδειξη του αερομεταφορά" προς το Κράτος, ότι η οργάνωση, εκπαιδευτική πολιτική και προγράμματα, πτητικές λειτουργίες, ρυθμίσεις επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης είναι επαρκείς λαμβάνοντας υπόψη τη φύση και την έκταση των πτητικών λειτουργιών που πρόκειται να διεξαχθούν. Η διαδικασία πιστοποίησης συνεπάγεται την αξιολόγηση κάθε αερομεταφορέα από το Κράτος και τον προσδιορισμό του γεγονότος ότι ο αερομεταφορέας έχει τη δυνατότητα να διεξάγει ασφαλείς πτητικές λειτουργίες, πριν από την αρχική έκδοση ενός AOC ή την προσθήκη οποιασδήποτε επακόλουθης εξουσιοδότησης σε ένα AOC.

1.3 Τυποποιημένες πρακτικές πιστοποίησης

Το Πρότυπο 2.2.1.7 απαιτεί από το Κράτος του Αερομεταφορέα να εκπονήσει ένα σύστημα πιστοποίησης ώστε να εξασφαλίσει συμμόρφωση με τα απαιτούμενα πρότυπα για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να διεξαχθεί. Αρκετά Κράτη έχουν αναπτύξει πολιτικές και διαδικασίες για να συμμορφώνονται με αυτή την απαίτηση πιστοποίησης καθώς εξελίσσονται οι δυνατότητες της βιομηχανίας. Ενώ αυτά τα Κράτη δεν ανέπτυξαν τις πρακτικές τους για πιστοποίηση σε συνεργασία μεταξύ τους, οι πρακτικές τους είναι αξιοσημείωτα όμοιες και συνεπείς στις απαιτήσεις τους. Η αποτελεσματικότητα των πρακτικών τους έχει ισχυροποιηθεί για πολλά χρόνια, με αποτέλεσμα βελτιωμένες επιδόσεις ασφάλειας των αερομεταφορέων σε όλο τον κόσμο. Πολλές από αυτές τις πρακτικές πιστοποίησης έχουν ενσωματωθεί στις διατάξεις του ICAO δι' αναφοράς.

2. Απαιτούμενες τεχνικές αξιολογήσεις ασφάλειας

2.1 Ενέργειες έγκρισης και αποδοχής

2.1.1 Η πιστοποίηση και συνεχής επιτήρηση ενός αερομεταφορέα περιλαμβάνει ενέργειες που γίνονται από ένα Κράτος επί θεμάτων που υποβλήθηκαν για εξέταση. Οι ενέργειες μπορούν να ταξινομηθούν ως εγκρίσεις ή αποδοχές εξαρτωμένων από τη φύση της απάντησης από το Κράτος επί του θέματος που υποβλήθηκε για εξέταση.

2.1.2 Η έγκριση είναι μια ενεργή απάντηση από το Κράτος σε ένα θέμα που υποβλήθηκε για εξέταση. Η έγκριση συνιστά εύρεση ή επίδειξη συμμόρφωσης με τα εφαρμοζόμενα πρότυπα. Η έγκριση θα αποδεικνύεται από την υπογραφή του εγκρίναντος υπευθύνου, την έκδοση εγγράφου ή πιστοποιητικού, ή οποιαδήποτε άλλη επίσημη ενέργεια που αναλαμβάνεται από το Κράτος.

2.1.3 Η αποδοχή δεν απαιτεί απαραίτητα μια ενεργή απάντηση από το Κράτος, σε ένα θέμα που υποβλήθηκε για εξέταση. Ένα Κράτος μπορεί να αποδεχθεί το θέμα που του υποβλήθηκε για εξέταση ως να είναι σύμφωνο με τα εφαρμοζόμενα πρότυπα εφόσον το Κράτος δεν απορρίψει συγκεκριμένα όλο ή μέρος του εξεταζόμενου θέματος, συνήθως μετά από κάποια καθορισμένη χρονική περίοδο μετά την υποβολή.

2.1.4 Η φράση «εγκεκριμένο από το Κράτος» ή όμοιες φράσεις που χρησιμοποιούν τη λέξη «έγκριση» χρησιμοποιούνται συχνά στο Μέρος III, Τμήμα II. Οι διατάξεις που υποδηλώνουν ανασκόπηση και συνεπάγονται έγκριση ή τουλάχιστον «αποδοχή» από το Κράτος παρουσιάζονται ακόμα πιο συχνά στο Μέρος III, Τμήμα II. Επιπλέον αυτών των συγκεκριμένων φράσεων, το Μέρος III, Τμήμα II περιλαμβάνει πολυάριθμες αναφορές σε απαιτήσεις οι οποίες θα δημιουργήσουν, κατ' ελάχιστον, την ανάγκη για τουλάχιστον μια τεχνική εξέταση από το Κράτος. Το παρόν Συνημμένο ομαδοποιεί και σκιαγραφεί εκείνα τα συγκεκριμένα Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές για εύκολη χρήση από τα Κράτη.

2.1.5 Το Κράτος θα πρέπει να κάνει ή να ρυθμίσει μια τεχνική αξιολόγηση ασφάλειας πριν εκδώσει την έγκριση ή αποδοχή. Η αξιολόγηση θα πρέπει:

α) να πραγματοποιείται από πρόσωπο με συγκεκριμένα προσόντα για να κάνει τέτοια τεχνική αξιολόγηση,

β) να είναι σύμφωνη με γραπτή, τυποποιημένη μεθοδολογία, και

γ) όπου είναι αναγκαίο για την ασφάλεια, να περιλαμβάνει πρακτική επίδειξη της πραγματικής ικανότητας του αερομεταφορέα να διεξάγει τέτοια πτητική λειτουργία.

2.2 Επιδείξεις πριν από την έκδοση ορισμένων εγκρίσεων

2.2.1 Το Πρότυπο 2.2.1.4 υποχρεώνει το Κράτος του Αερομεταφορέα, πριν από την πιστοποίηση ενός αερομεταφορέα, να απαιτεί επαρκείς επιδείξεις από αυτόν για να δώσει τη δυνατότητα στο Κράτος να αξιολογήσει την επάρκεια της οργάνωσης, της μεθόδου ελέγχου και επιτήρησης των πτητικών λειτουργιών, και τις ρυθμίσεις επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης του αερομεταφορέα. Αυτές οι επιδείξεις θα πρέπει να είναι επιπλέον της επισκόπησης ή των επιθεωρήσεων των εγχειριδίων, αρχείων, ευκολιών και εξοπλισμού. Ορισμένες από τις εγκρίσεις που απαιτούνται από αυτό το Μέρος, όπως η έγκριση για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας III, έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια και θα πρέπει να ισχυροποιούνται με επίδειξη πριν το Κράτος εγκρίνει τέτοιες πτητικές λειτουργίες.

2.2.2 Ενώ η συγκεκριμένη μεθοδολογία και έκταση των απαιτούμενων αποδείξεων και αξιολογήσεων ποικίλουν μεταξύ των Κρατών, η διαδικασία πιστοποίησης Κρατών των οποίων οι αερομεταφορείς έχουν καλές επιδόσεις ασφάλειας είναι γενικώς σταθερή. Σε αυτά τα Κράτη, επιθεωρητές με τεχνικά προσόντα αξιολογούν ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα της πραγματικής εκπαίδευσης, συντήρησης και πτητικών λειτουργιών πριν από την έκδοση ενός AOC ή πρόσθετων εξουσιοδοτήσεων στο AOC.

2.3 Καταγραφή των ενεργειών πιστοποίησης

2.3.1 Είναι σημαντικό όπως οι ενέργειες πιστοποίησης, έγκρισης και αποδοχής από το Κράτος είναι επαρκώς τεκμηριωμένες. Το Κράτος θα πρέπει να εκδώσει μια γραπτή πράξη, όπως μια επιστολή ή επίσημο έγγραφο, ως επίσημη καταγραφή της ενέργειας. Αυτές οι γραπτές πράξεις θα πρέπει να τηρούνται καθ' όσον χρόνο ο αερομεταφορέας συνεχίζει να χρησιμοποιεί τις εξουσιοδοτήσεις για τις οποίες εκδόθηκε η ενέργεια έγκρισης ή αποδοχής. Αυτές οι πράξεις είναι σαφή αποδεικτικά στοιχεία των εξουσιοδοτήσεων που κατέχει ένας αερομεταφορέας και παρέχουν απόδειξη στην περίπτωση που το Κράτος και ο αερομεταφορέας διαφωνούν για τις πτητικές λειτουργίες που ο αερομεταφορέας είναι εξουσιοδοτημένος να διεξάγει.

2.3.2 Ορισμένα Κράτη συλλέγουν στοιχεία πιστοποίησης, όπως πράξεις επιθεωρήσεων, επιδείξεων, εγκρίσεων και αποδοχών, σε ενιαίο αρχείο το οποίο τηρείται καθ΄ όσον χρόνο ο αερομεταφορέας είναι ενεργός. Άλλα Κράτη τηρούν αυτά τα στοιχεία σε αρχεία σύμφωνα με την εκτελεσθείσα ενέργεια πιστοποίησης, και επισκοπούν τα αρχείο καθώς ενημερώνονται οι πράξεις έγκρισης ή αποδοχής. Ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο, αυτά τα στοιχεία πιστοποίησης είναι πειστικές αποδείξεις ότι ένα Κράτος συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις του προς τον ICAO, που αφορούν την πιστοποίηση αερομεταφορέα.

2.4 Συντονισμός πτητικών λειτουργιών και αξιολογήσεις πτητικής ικανότητας

Ορισμένες από τις αναφορές σε έγκριση ή αποδοχή στο Μέρος ΙΙΙ, Τμήμα ΙΙ θα απαιτούν αξιολόγηση πτητικών λειτουργιών και αξιολόγηση πτητικής ικανότητας. Οι εγκρίσεις των χαμηλών ελαχίστων για την εκτέλεση προσεγγίσεων ILS Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ, για παράδειγμα, απαιτούν συντονισμένη προηγούμενη αξιολόγηση από εξειδικευμένους στις πτητικές λειτουργίες και την πτητική ικανότητα. Οι εξειδικευμένοι στις πτητικές λειτουργίες θα πρέπει να αξιολογήσουν τις επιχειρησιακές διαδικασίες, εκπαίδευση και προσόντα. Οι εξειδικευμένοι στην πτητική ικανότητα θα πρέπει να αξιολογήσουν το αεροσκάφος, αξιοπιστία του εξοπλισμού και διαδικασίες συντήρησης. Αυτές οι αξιολογήσεις μπορεί να ολοκληρωθούν ξεχωριστά, αλλά θα πρέπει να συντονισθούν για να εξασφαλισθεί ότι έχουν καλυφθεί όλα τα θέματα που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια, πριν εκδοθεί οποιαδήποτε έγκριση.

2.5 Ευθύνες του Κράτους του Αερομεταφορέα και του Κράτους Νηολόγησης

2.5.1 Το Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙΙ, Τμήμα ΙΙ θέτει την ευθύνη για αρχική πιστοποίηση, έκδοση του AOC, και διαρκή επιτήρηση ενός αερομεταφορέα στο Κράτος του Αερομεταφορέα. Το Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙΙ απαιτεί επίσης από το Κράτος του Αερομεταφορέα να θεωρήσει ή να ενεργήσει σύμφωνα με διάφορες εγκρίσεις και αποδοχές από το Κράτος Νηολόγησης. Σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις, το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι ενέργειές του είναι συνεπείς με τις εγκρίσεις και αποδοχές του Κράτους Νηολόγησης και ότι ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κράτους Νηολόγησης.

2.5.2 Είναι αναγκαίο όπως το Κράτος του Αερομεταφορέα ικανοποιείται από τις ρυθμίσεις με τις οποίες οι αερομεταφορείς του χρησιμοποιούν αεροσκάφη που ανήκουν στο νηολόγιο άλλου Κράτους, ιδιαιτέρως για τη συντήρηση και την εκπαίδευση του πληρώματος. Το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει να εξετάσει τέτοιες ρυθμίσεις σε συντονισμό με το Κράτος Νηολόγησης. Όπου είναι κατάλληλο, μια συμφωνία μεταφοράς των ευθυνών εποπτείας από το Κράτος Νηολόγησης στο Κράτος του Αερομεταφορέα, σε εφαρμογή του Άρθρου 83 δις της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, θα μπορούσε να επιτευχθεί προκειμένου να προληφθούν οποιεσδήποτε παρανοήσεις σχετικά με ποιο Κράτος είναι υπεύθυνο για συγκεκριμένες ευθύνες εποπτείας.

Σημείωση.– Καθοδήγηση, που αφορά τις ευθύνες του Κράτους του Αερομεταφορέα και του Κράτους Νηολόγησης σε σχέση με μίσθωση, εκμίσθωση και πτητικές λειτουργίες ανταλλαγής, περιέχεται στο Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Καθοδήγηση που αφορά τη μεταφορά των ευθυνών του Κράτους Νηολόγησης στο Κράτος του Αερομεταφορέα, σύμφωνα με το Άρθρο 83 δις, περιέχεται στο Guidance on the Implementation of Article 83 bis της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Cir 295).

3. Ενέργειες έγκρισης

3.1 Εγκρίσεις

Ο όρος «έγκριση» υποδηλώνει μια πιο επίσημη ενέργεια από την πλευρά του Κράτους, σε σχέση με ένα θέμα πιστοποίησης, από ότι υποδηλώνει το «αποδοχή». Ορισμένα Κράτη απαιτούν από το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), ή από χαμηλότερου επιπέδου διορισμένο υπάλληλο της ΥΠΑ, να εκδίδει μια επίσημη γραπτή πράξη για κάθε ενέργεια "έγκρισης" που γίνεται. Άλλα Κράτη επιτρέπουν να εκδίδεται μια ποικιλία εγγράφων ως απόδειξη μιας έγκρισης. Το έγγραφο έγκρισης που εκδόθηκε καθώς και το θέμα που αντιμετωπίστηκε με την έγκριση θα εξαρτηθούν από την ανατεθείσα εξουσιοδότηση του υπαλλήλου. Σε αυτά τα Κράτη, η εξουσιοδότηση υπογραφής τυπικών εγκρίσεων, όπως οι κατάλογοι ελάχιστου εξοπλισμού για συγκεκριμένο αεροσκάφος του αερομεταφορέα, ανατίθεται στους τεχνικούς επιθεωρητές. Περισσότερο πολύπλοκες ή σημαντικές εγκρίσεις εκδίδονται φυσιολογικά από υπαλλήλους υψηλότερου επιπέδου.

3.2 Πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC)

3.2.1 Το AOC που απαιτείται από το Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙΙ, 2.2.1, είναι μια επίσημη πράξη η οποία, όπως αναφέρεται στο 2.2.1.6, θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) αναγνώριση του αερομεταφορέα (όνομα, τοποθεσία),

β) ημερομηνία έκδοσης και περίοδο ισχύος,

γ) περιγραφή των εξουσιοδοτουμένων τύπων πτητικών λειτουργιών,

δ) τους τύπους των αεροσκαφών των εγκεκριμένων προς χρήση, και

ε) εγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας ή διαδρομές.

3.2.2 Ορισμένα Κράτη χρησιμοποιούν το AOC και σχετιζόμενα έγγραφα, όπως τις Προδιαγραφές Πτητικών Λειτουργιών, για να τεκμηριώσουν άλλες εγκρίσεις που απαιτούνται από το Μέρος ΙΙΙ, Τμήμα ΙΙ.

3.3 Διατάξεις που απαιτούν έγκριση

Οι ακόλουθες διατάξεις απαιτούν ή ενθαρρύνουν έγκριση από καθορισμένα Κράτη. Η έγκριση του Κράτους του Αερομεταφορέα απαιτείται σε όλες τις ενέργειες πιστοποίησης που καταγράφονται παρακάτω και δεν προηγείται αυτών ένας ή περισσότεροι αστερίσκοι. Οι ενέργειες πιστοποίησης που καταγράφονται παρακάτω και προηγείται αυτών ένας ή περισσότεροι αστερίσκοι απαιτούν έγκριση από το Κράτος Νηολόγησης (μονός αστερίσκος ή «*»), ή από το Κράτος Σχεδιασμού (διπλός αστερίσκος ή «**»). Εντούτοις, το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσει ότι οι αερομεταφορείς, για τους οποίους είναι υπεύθυνο, συμμορφώνονται με οποιεσδήποτε ισχύουσες εγκρίσεις που εκδόθηκαν από το Κράτος Νηολόγησης ή/και το Κράτος Σχεδιασμού, επιπλέον των δικών του απαιτήσεων.

α) **Κατάλογος απόκλισης διαμόρφωσης (CDL) (Ορισμοί),

β) **Κύριος κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (MMEL) (Ορισμοί),

γ) Η μέθοδος για καθιέρωση ελαχίστων υψών πτήσεως (2.2.6.3),

δ) Η μέθοδος προσδιορισμού των επιχειρησιακών ελαχίστων ελικοδρομίου (2.2.7.1),

ε) Χρόνος πτήσεως, περίοδοι πτητικών καθηκόντων και περίοδοι ανάπαυσης (2.2.9.2),

στ) Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού συγκεκριμένου ελικοπτέρου (MEL) (4.1.3),

ζ) Πτητικές λειτουργίες RNP (5.2.2 β)),

η) *Εγκεκριμένος οργανισμός συντήρησης (6.1.2),

θ) *Πρόγραμμα συντήρησης συγκεκριμένου ελικοπτέρου (6.3.1),

ι) Εκπαιδευτικά προγράμματα πληρώματος διακυβέρνησης (7.3.1),

ια) Εκπαίδευση στη μεταφορά επικίνδυνων υλικών (7.3.1, Σημείωση 5),

ιβ) Χρησιμοποίηση εκπαιδευτικών συσκευών εξομοίωσης πτήσης (7.3.2 α), 7.4.2 και 7.4.4, Σημείωση),

ιγ) Πρόσθετο περιθώριο ασφαλείας ελικοδρομίου (7.4.3.3 α)),

ιδ) Μέθοδος ελέγχου και επιτήρησης πτητικών λειτουργιών (2.2.1.4 και 8.1),

ιε) **Υποχρεωτικές εργασίες συντήρησης και διαστήματα (9.3.2),

ιστ) Εκπαιδευτικά προγράμματα συνοδών θαλάμου επιβατών (10.3).

3.4 Διατάξεις που απαιτούν τεχνική αξιολόγηση

Άλλες διατάξεις του παρόντος Μέρους απαιτούν από το Κράτος να έχει κάνει τεχνική αξιολόγηση. Αυτές οι διατάξεις περιέχουν τις φράσεις «αποδεκτό από το Κράτος», «ικανοποιητικό για το Κράτος», «προσδιορισμένο από το Κράτος», «θεωρείται αποδεκτό από το Κράτος», και «καθορισμένο από το Κράτος». Αν και δεν απαιτούν απαραιτήτως έγκριση από το Κράτος, αυτά τα Πρότυπα απαιτούν από το Κράτος να αποδεχθεί τουλάχιστον το υπό εξέταση θέμα αφού εκτελέσει συγκεκριμένη εξέταση ή αξιολόγηση. Αυτές οι διατάξεις είναι:

α) λεπτομέρειες των καταλόγων ελέγχου ενεργειών συγκεκριμένου ελικοπτέρου (Ορισμός: εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους και 4.1.4),

β) λεπτομέρειες των συστημάτων συγκεκριμένου αεροσκάφους (Ορισμός: εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους και 4.1.4),

γ) υποχρεωτική ύλη για το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (2.2.2.2 και Προσάρτημα 1),

δ) *ευθύνες συντήρησης του αερομεταφορέα για συγκεκριμένο αεροσκάφος (6.1.1),

ε) *μέθοδος συντήρησης και αποδέσμευσης (6.1.2),

στ) *εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης (6.2.1),

ζ) * υποχρεωτική ύλη για το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης (6.2.4),

η) * αναφορά πληροφοριών εμπειρίας συντήρησης (6.5.1),

θ) * εφαρμογή απαραίτητων διορθωτικών ενεργειών συντήρησης (6.5.2),

ι) *απαιτήσεις μετατροπής και επισκευής (6.6),

ια) ευκολίες εκπαίδευσης (7.3.1),

ιβ) προσόντα εκπαιδευτών (7.3.1),

ιγ) ανάγκη για περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση (7.3.1),

ιδ) χρήση των σειρών μαθημάτων δι' αλληλογραφίας και γραπτές εξετάσεις (7.3.1, Σημείωση 4),

ιε) χρησιμοποίηση των εκπαιδευτικών συσκευών εξομοίωσης πτήσης (7.3.2),

ιστ) αρχεία προσόντων πληρώματος διακυβέρνησης (7.4.3.4),

ιζ) διορισμένος εκπρόσωπος του Κράτους του Αερομεταφορέα (7.4.4),

ιη) *αλλαγές στο εγχειρίδιο πτήσεως (9.1), και

ιθ) ελάχιστος αριθμός συνοδών πτήσεως που ορίζονται σε συγκεκριμένο αεροσκάφος (10.1),

4. Ενέργειες αποδοχής

4.1 Αποδοχή

4.1.1 Η πραγματική έκταση της τεχνικής αξιολόγησης, από το Κράτος, της ετοιμότητας ενός αερομεταφορέα να διεξάγει συγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες θα πρέπει να είναι πολύ ευρύτερη από εκείνα τα Πρότυπα τα οποία απαιτούν ή συνεπάγονται έγκριση. Κατά την πιστοποίηση, το Κράτος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο αερομεταφορέας θα συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις του Μέρους ΙΙΙ, Τμήμα ΙΙ, πριν από την έναρξη διεθνών πτητικών λειτουργιών δημόσιων αερομεταφορών.

4.1.2 Η ιδέα της «αποδοχής» χρησιμοποιείται από ορισμένα Κράτη ως επίσημη μέθοδος εξασφάλισης ότι όλες οι κρίσιμες πλευρές πιστοποίησης αερομεταφορέα εξετάζονται από το Κράτος πριν από την επίσημη έκδοση του AOC. Χρησιμοποιώντας αυτή την ιδέα, αυτά τα Κράτη ασκούν το δικαίωμα τους ώστε οι τεχνικοί επιθεωρητές να εξετάσουν όλες τις πολιτικές και διαδικασίες του αερομεταφορέα που επιδρούν στην επιχειρησιακή ασφάλεια. Η πραγματική εκτέλεση μιας πράξης, ώστε να αντανακλά αυτή την αποδοχή (θεωρώντας ότι εκδίδεται τέτοιο έγγραφο), μπορεί να ανατεθεί στον τεχνικό επιθεωρητή που έχει ορισθεί για την πιστοποίηση.

4.1.3 Η ενέργεια της «αποδοχής» είναι επιπλέον της έκδοσης συγκεκριμένης έγκρισης. Για παράδειγμα, συ-

γκεκριμένα τμήματα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης μπορεί να είναι «αποδεκτά» με επίσημη πράξη, ενώ άλλα τμήματα, όπως είναι ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού συγκεκριμένου αεροσκάφους, είναι «εγκεκριμένα» με ξεχωριστή επίσημη πράξη.

4.2 Αναφορά συμμόρφωσης

Ορισμένα Κράτη χρησιμοποιούν την αναφορά συμμόρφωσης για να τεκμηριώσουν τις αποδοχές που κάνει σε σχέση με συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Αυτό είναι ένα έγγραφο που υποβάλλεται από τον αερομεταφορέα αναλύοντας πως, με συγκεκριμένες αναφορές στα εγχειρίδια πτητικής εκμετάλλευσης ή συντήρησης, θα συμμορφωθεί με όλους τους ισχύοντες κανονισμούς του Κράτους. Αυτή η μορφή εντύπου αναφέρεται στο Doc 8335, 3.3.2 ε) και το Airworthiness Manual (Doc 9760), Τόμος Ι, 6.2.1 γ) 4). Τέτοια αναφορά συμμόρφωσης θα πρέπει να χρησιμοποιείται ενεργά κατά τη διαδικασία πιστοποίησης και να αναθεωρείται, ως απαιτείται, ώστε να αντανακλά τροποποιήσεις που απαιτούνται από το Κράτος στις πολιτικές και διαδικασίες του αερομεταφορέα. Τότε, μια τελική αναφορά συμμόρφωσης περιλαμβάνεται στα αρχεία πιστοποίησης του Κράτους, μαζί με άλλα στοιχεία πιστοποίησης. Η αναφορά συμμόρφωσης είναι μια εξαιρετική μέθοδος επίδειξης ότι ο αερομεταφορέας πιστοποιήθηκε σωστά σε σχέση με όλες τις ισχύουσες ρυθμιστικές απαιτήσεις.

4.3 Εγχειρίδια πτητικής εκμετάλλευσης και συντήρησης

4.3.1 Τα εγχειρίδια πτητικής εκμετάλλευσης και συντήρησης, καθώς και οποιεσδήποτε επακόλουθες τροποποιήσεις, θα πρέπει να υποβάλλονται στο Κράτος (2.2.2.2, 6.1.1, 6.2.4, 6.3.2). Το Κράτος καθιερώνει επίσης ελάχιστα περιεχόμενα για αυτά τα εγχειρίδια (9.2, 9.3, 9.4 και Προσάρτημα 1). Τα αρμόζοντα τμήματα ενός εγχειριδίου του αερομεταφορέα για αξιολόγηση θα πρέπει να προσδιορίζονται στην τεχνική καθοδήγηση του Κράτους, π.χ. εγχειρίδιο πολιτικής πτητικής εκμετάλλευσης, εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους, εγχειρίδιο πληρώματος θαλάμου επιβατών, οδηγός διαδρομής και εγχειρίδιο εκπαίδευσης. Μερικά Κράτη εκδίδουν μια επίσημη πράξη αποδοχής κάθε εγχειριδίου και οποιωνδήποτε επακόλουθων τροποποιήσεων.

4.3.2 Η τεχνική αξιολόγηση του Κράτους θα πρέπει, επιπλέον της εξασφάλισης ότι όλα τα απαιτούμενα περιεχόμενα καλύπτονται, να εξετάζει εάν οι συγκεκριμένες πολιτικές και διαδικασίες θα καταλήξουν στο επιθυμητό αποτέλεσμα. Για παράδειγμα, οι προδιαγραφές για το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως (Προσάρτημα 1, 2.1.15) θα πρέπει να προβλέπουν καθοδήγηση για την ολοκλήρωση βήμα προς βήμα, που απαιτείται για τη συμμόρφωση με το 2.3 που αφορά το περιεχόμενο και τη διατήρηση αυτών των σχεδίων.

4.3.3 Αποδεκτές πρακτικές της βιομηχανίας, όπως ένα παράδειγμα πραγματικής συμπλήρωσης επιχειρησιακού σχεδίου πτήσεως για αναφορά από το πλήρωμα διακυβέρνησης και τους επιμελητές (αν και δεν είναι Πρότυπο), μπορεί επίσης να απαιτείται από έναν τεχνικό αξιολογητή του Κράτους κατά την πιστοποίηση. Αυτή η πλευρά της τεχνικής αξιολόγησης θα πρέπει να εκτελείται από επιθεωρητές έμπειρους στην πιστοποίηση αερομεταφορέα. Ένας κύριος παράγοντας, σε σχέση με αξιολόγηση για αποδεκτές πρακτικές της βιομηχανίας, που είναι για συγκεκριμένο αεροσκάφος, συγκεκριμένο εξοπλισμό ή έχει περιορισμένες εφαρμογές, είναι η απασχόληση αξιολογητών οι οποίοι διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την πρακτική που πρόκειται να αξιολογηθεί.

5. Άλλοι παράγοντες έγκρισης ή αποδοχής

Μερικά Κράτη προβλέπουν την έγκριση ή αποδοχή συγκεκριμένων κρίσιμων εγχειριδίων, μητρώων ή διαδικασιών που καθορίζονται στο παρόν Μέρος, αν και τα σχετικά Πρότυπα του Παραρτήματος 6 δεν απαιτούν έγκριση ή αποδοχή από το Κράτος του Αερομεταφορέα. Τα ακόλουθα είναι μερικά παραδείγματα:

α) πρόγραμμα ασφαλείας (1.1.9),

β) μέθοδος για απόκτηση αεροναυτικών στοιχείων (2.1.1),

γ) επάρκεια των μητρώων καυσίμου και λαδιού (2.2.8),

δ) επάρκεια των μητρώων χρόνου πτήσεως, περιόδου πτητικής απασχόλησης και ανάπαυσης (2.2.9.3, 7.6 και 10.4),

ε) επάρκεια του μητρώου συντήρησης αεροσκάφους (2.3.1 α), β) και γ)),

στ) επάρκεια του δηλωτικού φορτίου (2.3.1.δ), ε) και στ)),

ζ) επάρκεια του επιχειρησιακού σχεδίου (2.3.1 ζ)),

η) μέθοδος για απόκτηση στοιχείων καιρού (2.3.5.1 και 2.3.5.2),

θ) μέθοδος συμμόρφωσης με την αποθήκευση χειραποσκευών (2.7),

ι) λειτουργικοί περιορισμοί επιδόσεων ελικοπτέρου (3.2.4),

ια) μέθοδος απόκτησης και εφαρμογής στοιχείων εμποδίων ελικοδρομίου (3.3),

ιβ) επάρκεια πληροφοριακών καρτών επιβατών (4.2.2 δ)),

ιγ) διαδικασίες για ναυτιλία μεγάλων αποστάσεων (5.2.1 β)),

ιδ) περιεχόμενα του μητρώου ταξιδίου (9.4), και

ιε) περιεχόμενα του προγράμματος εκπαίδευσης ασφαλείας (11.2).

6. Επικύρωση του προτύπου των πτητικών λειτουργιών

Το Πρότυπο 2.2.1.5 απαιτεί ότι η ισχύς ενός AOC πρέπει να εξαρτάται από την τήρηση εκ μέρους του αερομεταφορέα των προτύπων αρχικής πιστοποίησης (2.2.1.4) υπό την εποπτεία του Κράτους του Αερομεταφορέα. Αυτή η εποπτεία απαιτεί όπως καθιερωθεί ένα σύστημα συνεχούς επιτήρησης ώστε να εξασφαλισθεί ότι τηρούνται τα απαιτούμενα πρότυπα των πτητικών λειτουργιών (2.2.1.7). Ένα καλό σημείο έναρξης κατά την ανάπτυξη ενός τέτοιου συστήματος είναι η απαίτηση ετήσιων ή εξαμηνιαίων επιθεωρήσεων, παρατηρήσεων και ελέγχων για να επικυρωθούν οι απαιτούμενες ενέργειες έγκρισης και αποδοχής πιστοποίησης.

7. Τροποποίηση των πιστοποιητικών αερομεταφορέα

Η πιστοποίηση αερομεταφορέα είναι μια συνεχής διαδικασία. Λίγοι αερομεταφορείς θα ικανοποιηθούν εν καιρώ με τις αρχικές εξουσιοδοτήσεις που εκδίδονται με το AOC τους. Οι αναπτυσσόμενες ευκαιρίες της αγο-

ράς θα προκαλέσουν ένα αερομεταφορέα να αλλάξει μοντέλα αεροσκαφών και να ζητά έγκριση για νέες επιχειρησιακές περιοχές που απαιτούν άλλες πρόσθετες δυνατότητες. Επιπλέον τεχνικές αξιολογήσεις θα πρέπει να απαιτούνται από το Κράτος, πριν εκδώσει τις επίσημες γραπτές πράξεις, αποδεχόμενο οποιεσδήποτε αλλαγές στο αυθεντικό AOC και άλλες εξουσιοδοτήσεις. Όπου είναι δυνατόν, κάθε αίτηση θα πρέπει να «γεφυρώνεται», χρησιμοποιώντας την αυθεντική εξουσιοδότηση ως τη βάση προσδιορισμού της έκτασης της επικείμενης αξιολόγησης από το Κράτος, πριν εκδώσει την επίσημη πράξη.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Ζ. ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΤΥΠΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Συμπληρωματικό στο Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 1, 1.1.8

1. Εισαγωγή

1.1 Η ακόλουθη ύλη παρέχει καθοδήγηση για την οργάνωση και ανάπτυξη συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων του αερομεταφορέα. Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η ανάπτυξη συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων είναι ολοκληρωμένη διαδικασία, και αλλαγές σε κάθε έντυπο που συνθέτει το σύστημα μπορεί να επηρεάσουν ολόκληρο το σύστημα. Καθοδηγητικές οδηγίες που έχουν εφαρμογή στην εκπόνηση επιχειρησιακών εντύπων έχουν εκδοθεί από κυβερνητικές και βιομηχανικές πηγές και είναι διαθέσιμες στους αερομεταφορείς. Ωστόσο, ίσως να είναι δύσκολο για τους αερομεταφορείς να κάνουν την καλύτερη χρήση αυτών των καθοδηγητικών οδηγιών, καθώς είναι μοιρασμένα σε μια σειρά εκδόσεων.

1.2 Περαιτέρω, οι καθοδηγητικές οδηγίες που έχουν εφαρμογή στην ανάπτυξη επιχειρησιακών εντύπων τείνουν να εστιάσουν προς μια μοναδική πλευρά της σχεδίασης των εντύπων, για παράδειγμα στο σχήμα και την τυπογραφία. Οι καθοδηγητικές οδηγίες σπάνια καλύπτουν ολόκληρη τη διαδικασία της εκπόνησης των επιχειρησιακών εντύπων. Είναι σημαντικό για τα επιχειρησιακά έντυπα να είναι συνεπή μεταξύ τους, και συνεπή με κανονισμούς, απαιτήσεις του κατασκευαστή και τις αρχές ανθρωπίνων παραγόντων. Είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλίζεται συνέπεια μεταξύ των διευθύνσεων καθώς και συνέπεια στην εφαρμογή. Γι' αυτό το λόγο δίνεται έμφαση σε συγκροτημένη προσέγγιση, βασισμένη στην ιδέα των επιχειρησιακών εντύπων ως ολοκληρωμένο σύστημα.

1.3 Οι καθοδηγητικές οδηγίες στο παρόν Συνημμένο θέτουν τις κύριες πλευρές της διαδικασίας ανάπτυξης συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων αερομεταφορέα, με στόχο την εξασφάλιση συμμόρφωσης με το Τμήμα ΙΙ, Κεφάλαιο 1, 1.1.8. Οι καθοδηγητικές οδηγίες δεν βασίζονται μόνο στην επιστημονική έρευνα, αλλά και στις σύγχρονες κάλλιστες πρακτικές της βιομηχανίας, με έμφαση στον υψηλό βαθμό επιχειρησιακής σημασίας.

2. Οργάνωση

2.1 Το σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεων θα πρέπει να οργανώνεται σύμφωνα με κριτήρια που εξασφαλίζουν εύκολη πρόσβαση σε πληροφορίες που απαιτούνται για πτητικές λειτουργίες και λειτουργίες εδάφους που περιέχονται στα διάφορα επιχειρησιακά έντυπα που συνθέτουν το σύστημα και τα οποία διευκολύνουν τη διαχείριση της διανομής και αναθεώρησης των επιχειρησιακών εντύπων.

2.2 Οι πληροφορίες που περιέχονται στο σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να ομαδοποιούνται σύμφωνα με τη σπουδαιότητα και τη χρήση των πληροφοριών, ως ακολούθως:

α) κρίσιμες πληροφορίες από άποψη χρόνου, π.χ. πληροφορίες που είναι δυνατόν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, εάν δεν είναι άμεσα διαθέσιμες,

β) ευαίσθητες πληροφορίες από άποψη χρόνου, π.χ. πληροφορίες που είναι δυνατόν να επηρεάσουν το επίπεδο ασφάλειας ή να καθυστερήσουν την πτητική λειτουργία, εάν δεν είναι διαθέσιμες σε σύντομη χρονική περίοδο,

γ) συχνά χρησιμοποιούμενες πληροφορίες,

δ) πληροφορίες αναφοράς, π.χ. πληροφορίες που απαιτούνται για την πτητική λειτουργία αλλά δεν εμπίπτουν στις ανωτέρω περιπτώσεις β) ή γ), και

ε) πληροφορίες που μπορούν να ομαδοποιηθούν με βάση τη φάση της πτητικής λειτουργίας στην οποία χρησιμοποιούνται.

2.3 Οι κρίσιμες πληροφορίες από άποψη χρόνου θα πρέπει να τίθενται άμεσα και σε περίβλεπτη θέση στο σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων.

2.4 Οι κρίσιμες πληροφορίες από άποψη χρόνου, οι ευαίσθητες πληροφορίες από άποψη χρόνου, και οι συχνά χρησιμοποιούμενες πληροφορίες θα πρέπει να τίθενται σε κάρτες και οδηγούς ταχείας αναζήτησης.

3. Επικύρωση

Το σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να επικυρώνεται, πριν αναπτυχθεί, υπό συνθήκες ρεαλιστικές. Η επικύρωση θα πρέπει να περιλαμβάνει τις κρίσιμες πλευρές της χρήσης των πληροφοριών, προκειμένου να επιβεβαιωθεί η αποτελεσματικότητά τους. Οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ όλων των ομάδων, που είναι δυνατόν να συμβούν κατά τις πτητικές λειτουργίες, θα πρέπει επίσης να περιληφθούν στη διαδικασία επικύρωσης.

4. Σχεδιασμός

4.1 Ένα σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων πρέπει να διατηρεί συνέπεια στην ορολογία και τη χρήση τυποποιημένων όρων για κοινά θέματα και δράσεις.

4.2 Τα επιχειρησιακά έντυπα θα πρέπει να περιλαμβάνουν λεξιλόγιο όρων, ακρωνύμια με τον πρότυπο ορισμό τους και να αναθεωρούνται σε τακτική βάση για να εξασφαλίσουν πρόσβαση στην πιο πρόσφατη ορολογία. Όλοι οι σημαντικοί όροι, τα ακρωνύμια και οι συντμήσεις που περιλαμβάνονται στο σύστημα εγγράφων πτήσεως θα πρέπει να προσδιορίζονται.

4.3 Το σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να εξασφαλίζει την τυποποίηση σε όλους τους τύπους εντύπων, που περιλαμβάνει τρόπο γραφής, ορολογία, χρήση γραφικών παραστάσεων και συμβόλων, και το σχήμα όλων των εντύπων. Αυτό περιλαμβάνει μια σταθερή θέση συγκεκριμένων τύπων πληροφοριών, σταθερή χρήση των μονάδων μετρήσεως και σταθερή χρήση κωδίκων.

4.4 Το σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να περιλαμβάνει ένα κύριο ευρετήριο για τον εντο-

πισμό, με έγκαιρο τρόπο, πληροφοριών που περιέχονται σε περισσότερα από ένα επιχειρησιακό έντυπο.

Σημείωση.- Το κύριο ευρετήριο πρέπει να τοποθετείται στην αρχή κάθε εντύπου και να αποτελείται από όχι περισσότερα από τρία επίπεδα ένδειξης. Στις σελίδες που περιέχουν πληροφορίες μη κανονικές και έκτακτης ανάγκης πρέπει τίθενται ετικέτες για άμεση πρόσβαση.

4.5 Το σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του συστήματος ποιοτικού ελέγχου του αερομεταφορέα, εάν έχει εφαρμογή.

5. Ανάπτυξη

Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρακολουθούν την ανάπτυξη του συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων, για να εξασφαλίσουν την κατάλληλη και ρεαλιστική χρήση των εντύπων, με βάση τα χαρακτηριστικά του επιχειρησιακού περιβάλλοντος και κατά τρόπο που είναι και επιχειρησιακά σχετικός και ωφέλιμος στο επιχειρησιακό προσωπικό. Η παρακολούθηση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσημο σύστημα επαναπληροφόρησης για την απόκτηση πληροφοριών από το επιχειρησιακό προσωπικό.

6. Τροποποίηση

6.1 Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αναπτύξουν ένα σύστημα ελέγχου συλλογής πληροφοριών, επισκόπησης, διανομής και αναθεώρησης για να επεξεργάζονται πληροφορίες και στοιχεία που συλλέγονται από όλες τις πηγές που είναι σχετικές με τον τύπο της διεξαγόμενης πτητικής λειτουργίας, που περιλαμβάνει αλλά δεν περιορίζεται, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού, το Κράτος Νηολόγησης, κατασκευαστές και πωλητές εξοπλισμού.

Σημείωση.- Οι κατασκευαστές παρέχουν πληροφορίες για τη λειτουργία συγκεκριμένου αεροσκάφους που δίδουν έμφαση στα συστήματα του αεροσκάφους και τις διαδικασίες υπό συνθήκες, που ενδεχομένως δεν ταιριάζουν απόλυτα με τις απαιτήσεις των αερομεταφορέων. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τέτοιες πληροφορίες καλύπτουν τις συγκεκριμένες ανάγκες τους καθώς και εκείνες της τοπικής αρχής.

6.2 Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αναπτύξουν ένα σύστημα συλλογής πληροφοριών, επισκόπησης και διανομής, για να επεξεργάζονται πληροφορίες που είναι αποτέλεσμα αλλαγών που προέρχονται από τον αερομεταφορέα, που περιλαμβάνει:

α) αλλαγές που είναι αποτέλεσμα εγκατάστασης νέου εξοπλισμού,

β) αλλαγές που προέρχονται από την επιχειρησιακή εμπειρία,

γ) αλλαγές στις πολιτικές και διαδικασίες του αερομεταφορέα,

δ) αλλαγές στο πιστοποιητικό του αερομεταφορέα, και

ε) αλλαγές για σκοπούς διατήρησης της τυποποίησης στο στόλο.

Σημείωση.- Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η φιλοσοφία της συνεργασίας του πληρώματος, οι πολιτικές και οι διαδικασίες είναι συγκεκριμένες για την πτητική λειτουργία τους.

6.3 Το σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να επισκοπείται:

α) σε κανονική βάση (τουλάχιστον μια φορά το χρόνο),

β) μετά από σοβαρά γεγονότα (συγχωνεύσεις, αποκτήσεις, ταχεία ανάπτυξη, συρρίκνωση, κλπ.)

γ) μετά από αλλαγές της τεχνολογίας (εισαγωγή νέου εξοπλισμού), και

δ) μετά από αλλαγές στους κανονισμούς ασφαλείας.

6.4 Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αναπτύξουν μεθόδους μετάδοσης νέων πληροφοριών. Οι συγκεκριμένες μέθοδοι θα πρέπει να ανταποκρίνονται στο βαθμό επικοινωνίας κατεπείγουσας ανάγκης.

Σημείωση.- Καθώς οι συχνές αλλαγές μειώνουν τη σοβαρότητα νέων ή τροποποιημένων διαδικασιών, είναι επιθυμητό να ελαχιστοποιούνται οι αλλαγές στο σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων.

6.5 Οι νέες πληροφορίες θα πρέπει να επισκοπούνται και να κυρώνονται λαμβάνοντας υπόψη τις επιδράσεις τους στο όλο σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεων.

6.6 Η μέθοδος μετάδοσης νέων πληροφοριών θα πρέπει να συμπληρώνεται με σύστημα παρακολούθησης, για να εξασφαλίσει πρόσφατη ενημέρωση από το επιχειρησιακό προσωπικό. Το σύστημα παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασία για να επαληθεύει ότι το επιχειρησιακό προσωπικό διαθέτει τις πλέον πρόσφατες ενημερώσεις.

Άρθρο δεύτερο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 13 Δεκεμβρίου 2006

Ο Διοικητής

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 **(2310) 423 956**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63 **(210) 413 5228**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 **(2610) 638 109** **(2610) 638 110**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο **(26510) 87215**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 **(25310) 22 858**
ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο **(2410) 597449**
ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 **(26610) 89 122** **(26610) 89 105**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πεδιάδος 2 **(2810) 300 781**
ΛΕΣΒΟΣ - Πλ.Κωνσταντινουπόλεως 1 **(22510) 46 654** **(22510) 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:
- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 euro, προσαυξανόμενη κατά 0,20 euro για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα ΦΕΚ σε 0,15 euro ανά σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	EURO	Τεύχος	Περίοδος	EURO
Α΄	Ετήσιο	150	Αναπτυξιακών Πράξεων	Ετήσιο	50
Α	3μηνιαίο	40	Ν.Π.Δ.Δ.	Ετήσιο	50
Α΄	Μηνιαίο	15	Παράρτημα	Ετήσιο	50
Β’	Ετήσιο	300	Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας	Ετήσιο	100
Β΄	3μηνιαίο	80	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	5
Β΄	Μηνιαίο	30	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	200
Γ΄	Ετήσιο	50	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Εβδομαδιαίο	5
Δ΄	Ετήσιο	220	Α.Ε. & Ε.Π.Ε	Μηνιαίο	100
Δ΄	3μηνιαίο	60			

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ηλεκτρονική μορφή και μέχρι 100 σελίδες σε 5 euro προσαυξανόμενη κατά 1 euro ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε. σε 5 euro ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ. : τηλεφωνικά : 210 - 4071010, fax : 210 - 4071010 internet : http://www.et.gr.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή	Από το Internet
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	225 €	190 €
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	320 €	225 €
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	320 €	160 €
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	160 €	95 €
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	33 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	65 €	33 €
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	10 €	ΔΩΡΕΑΝ
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.250 €	645 €
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	225 €	95 €
Πρώτο (Α΄), Δεύτερο (Β΄) και Τέταρτο (Δ΄)	–	450 €

- Το τεύχος του ΑΣΕΠ (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές με την επιβάρυνση των 70 euro, ποσό το οποίο αφορά ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή δικαιώματος ηλεκτρονικής πρόσβασης σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη Α΄, Β΄, Δ΄, Αναπτυξιακών Πράξεων & Συμβάσεων, Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Διακηρύξεων, Δημοσίων Συμβάσεων και Α.Ε. & Ε.Π.Ε., η τιμή προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής έτους 2006, κατά 40 euro ανά έτος παλαιότητας και ανά τεύχος.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ (το ποσό συνδρομής καταβάλλεται στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 2531 και το ποσό υπέρ ΤΑΠΕΤ (5% του ποσού της συνδρομής) στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 3512).Το πρωτότυπο αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) θα πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στην αρμόδια Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ .
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα ημερολογιακό έτος. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι την 31ην Δεκεμβρίου κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: 210 527 9000
Φωτοαντίγραφα παλαιών ΦΕΚ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΜΑΡΝΗ 8 - Τηλ. (210)8220885 - 8222924
Δωρεάν διάθεση τεύχους Προκηρύξεων ΑΣΕΠ αποκλειστικά από Μάρνη 8 & Περιφερειακά Γραφεία
Δωρεάν ανάγνωση δημοσιευμάτων τεύχους Α΄ από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr